N.º 13 - TOMO 24 24 DE FEBRERO DE 2017



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISIÓN PERMANENTE

SEGUNDO PERÍODO DE LA XLVIII LEGISLATURA

7.ª SESIÓN

PRESIDEN

LA SEÑORA DAISY TOURNÉ
Presidenta

y

EL SEÑOR LEONARDO DE LEÓN
Presidente *ad hoc*

ACTÚAN EN SECRETARÍA: LOS SECRETARIOS, JOSÉ PEDRO MONTERO, VIRGINIA ORTIZ, HEBERT PAGUAS Y JUAN SPINOGLIO, Y LOS PROSECRETARIOS MARTÍN PÉREZ BANCHERO Y FERNANDO RIPOLL

Concurren, el señor ministro de Defensa Nacional, Jorge Menéndez; el señor subsecretario, Daniel Montiel; el director de Asuntos Jurídicos y Derechos Humanos, José Korzeniak; el director de Políticas, Marti Dalgalarrondo; la asesora del MDN, Josefina Nogueira, y el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, Alberto Zanelli.

Para consultar las presentaciones exhibidas en sala: Ministro de Defensa Nacional Jorge Menéndez
Senador Dr. Pedro Bordaberry

SUMARIO

---

1) TEXTO DE LA CITACIÓN

«Montevideo, 22 de febrero de 2017

La COMISIÓN PERMANENTE se reunirá el próximo viernes 24 de febrero, a las 10:00 horas, a fin de informarse de los asuntos entrados y recibir, al amparo de lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución de la república, al señor ministro de Defensa Nacional, Jorge Menéndez, a los efectos de informar sobre el proceso de compra, legalidad, antecedentes directos y conveniencia de la decisión del Poder Ejecutivo de adquirir un avión Hawker 700 con prestaciones VIP, teléfono satelital y otras comodidades.

Virginia Ortiz
Secretaria

José Pedro Montero
Secretario».

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores senadores **Bordaberry** y **Camy**, y los señores representantes **Abdala**, **Bacigalupe**, **Goñi**, **Groba**, **Larzábal**, **Núñez** y **Sanseverino**, y a partir de las 17:21 la señora representante **Gelman**.

3) LLAMADO A SALA AL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL, JORGE MENÉNDEZ

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 10:09).

–La Comisión Permanente ingresa a la consideración del único asunto del orden del día: recibir, al amparo de lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución de la república, al señor ministro de Defensa Nacional, Jorge Menéndez, a los efectos de que informe sobre el proceso de compra, legalidad, antecedentes directos y conveniencia de la decisión del Poder Ejecutivo de adquirir un avión Hawker 700 con prestaciones vip, teléfono satelital y otras comodidades.

Se invita al señor ministro y al señor subsecretario a ingresar a sala.

(Ingresan a sala el señor ministro y el señor subsecretario de Defensa Nacional).

–Bienvenidos.

Tiene la palabra el señor ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- Buenos días, señora presidenta.

Es un gusto y fundamentalmente un honor, estar ante usted y ante este Cuerpo. Además, el hecho de que presida esta sesión alguien como usted, que tiene una larga trayectoria parlamentaria y a quien conozco desde hace muchos años, me llena de orgullo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le agradezco, señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: si este Cuerpo lo autoriza, voy a solicitar el ingreso de cuatro asesores: la doctora Josefina Nogueira, el doctor José Ignacio Korzeniak, el doctor Marti Dalgalarrondo, y el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Alberto Zanelli.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar la autorización que acaba de solicitar el señor ministro.

(Se vota).

–10 en 10. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Comisión Permanente invita a pasar a sala a los señores asesores que acompañarán al señor ministro de Defensa Nacional.

(Ingresan a sala los señores asesores).

–Damos comienzo a la sesión de interpelación.

Tiene la palabra el miembro interpelante, el señor legislador Bordaberry.

SEÑOR BORDABERRY.- Gracias, señora presidenta.

Agradecemos a los señores legisladores del Partido Nacional, que coincidieron en la convocatoria al señor ministro de Defensa Nacional y nos acompañaron con su voto.

Agradecemos también la presencia del señor ministro y del señor subsecretario de Defensa Nacional en un día tan particular y poco común de trabajo parlamentario, un viernes de febrero, previo, además, a carnaval, por lo que se inicia un feriado largo. Creo que es un buen mensaje para la ciudadanía toda que el Parlamento esté hoy trabajando un viernes víspera de un fin de semana largo y esté poniendo sobre la mesa los temas que interesan a todos los uruguayos, para su discusión.

El motivo de la convocatoria es bien preciso; la señora presidenta lo ha leído. Se trata de informar sobre el proceso de compra, legalidad, antecedentes directos y conveniencia de la decisión del Poder Ejecutivo de adquirir un avión Hawker 700 con prestaciones vip, teléfono satelital y otras comodidades.

Señora presidenta: creo que este es un tema importante, no solamente por todo lo que ha rodeado este proceso de compra –como el intento de compra directa, las observaciones del Tribunal de Cuentas, las graves acusaciones del Poder Ejecutivo a ese tribunal y los cambios de ministros que allí ocurrieron–, sino por la conveniencia de la adquisición de un avión de este tipo en momentos en que hay aumento de tarifas y aumento de impuestos; sube la luz, sube el agua, pero se compra un avión.

Además, considero que esta convocatoria va a ayudar a destacar el valor de la transparencia. Espero que la jornada de hoy agregue claridad a un proceso que nos ha generado tantas dudas. Y, sobre todo, que le agregue valor al contralor parlamentario sobre los actos del Poder Ejecutivo. Me parece que eso es lo más importante. Cuando el Tribunal de Cuentas, un órgano constitucional, realiza no una sino varias veces observaciones al Poder Ejecutivo y este último siente que puede seguir adelante, uno tiene la duda de si no se pasó por encima de normas legales. Me parece que la limitación al poder es un valor republicano muy importante que hoy estamos ejerciendo. Lo trató de ejercer el Tribunal de Cuentas y ahora lo está ejerciendo el Parlamento. ¿Por qué? Porque, como decía Lord Acton, «El poder tiende a corromper y el poder absoluto corrompe absolutamente». Y siempre es bueno, en democracia y en república, que haya límites al poder.

Si bien para algunos esta compra por USD 1:100.000 puede no parecer importante, para mí sí lo es porque se vio involucrado el Tribunal de Cuentas; porque creo que se pasó por encima de normas y porque surgen una cantidad de sospechas en la opinión pública que deben ser aclaradas. Como decía el gran poeta Elías Regules en *Mi tapera*: Quizá son «cosas chicas para el mundo pero grandes para mí». Y el control en una república me parece que es una gran cosa; por lo menos así lo considero yo.

Señora presidenta: quiero ser bien claro con el señor ministro. Tengo sospechas de la existencia de actos de corrupción. Aclaro que tengo sospechas y no confirmaciones. Considero que cuando uno habla siempre debe ser muy claro. Cuando uno tiene sospechas y actúa responsablemente, debe convocar al responsable para que las disipe; debe darle la oportunidad de contestar, de convencernos de que no han existido actos irregulares ni ilegales en ese asunto; y debe escucharlo antes de llegar a las conclusiones. Por lo tanto, siendo franco y honesto, creo que previamente hay que decir al señor ministro que tenemos sospechas de actos de corrupción en este proceso.

El proceso de compra de este avión ha sido muy especial. Tengo entendido que en 2013 el entonces presidente Mujica estuvo a punto de comprarlo en forma directa, pero a último momento desistió y resolvió adquirir un helicóptero Dauphin. Pero la resolución para la compra de este avión ya estaba redactada para su firma en el año 2013. Incluso, tengo entendido que el avión que hoy se compra en una licitación que se adjudica en el año 2017 ya fue utilizado en el año 2012 por el entonces presidente Mujica. Es decir que el avión que hoy se compra ya se usaba hace cinco años.

El proceso de compra en este período de gobierno comienza el 2 de marzo de 2015. Es decir, el primer día de trabajo de este Gobierno. Recordarán los señores legisladores que el 1.º de marzo el presidente Tabaré Vázquez asumió su cargo, vino al Parlamento, dio su discurso –tal vez, de noche fue a festejar– y al día siguiente llegó a su oficina en el edificio Independencia y se encontró con una nota. Reitero: eso sucedió el primer día de su mandato. En esa nota se le decía que estaban enterados del interés del Poder Ejecutivo de adquirir una aeronave como esta. Es decir que el primer día del período de gobierno la empresa Floridian S. A. ya sabía que el Poder Ejecutivo estaba interesado en comprar una aeronave de ese tipo y se la ofreció en venta.

El expediente voló por los despachos –supongo que habrán hecho algún estudio de conveniencia o algún análisis de la marca del avión, entre otras cosas– y en menos de cincuenta días estaba en el Tribunal de Cuentas para su aprobación, cosa que no es común en los tiempos burocráticos del Uruguay. El Tribunal de Cuentas observó el expediente porque, en primer lugar, citaba una norma equivocada: el numeral 13) del artículo 33 del texto del Tocaf no habilita compras sino ventas directas. Y esto era una compra. Asimismo, citaba el numeral 10) de la misma norma, que permite una compra directa cuando es un bien escaso. El Tribunal de Cuentas manifestó que un avión no es un bien escaso y que no estaba probado debidamente; por lo tanto, lo devolvió. En el ínterin en que fue devuelto, el presidente Tabaré Vázquez, como había hecho el expresidente Mujica, ya había empezado a usar el avión. Situémonos: estaba tratando de comprarlo en un proceso directo, y ya lo estaba usando, como lo había usado ya el presidente Mujica. Los presidentes del Uruguay usaron

no una sino varias veces el avión –que después se quería comprar– sin haberlo comprado.

Pese a la observación del Tribunal de Cuentas, el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea insistieron en comprarlo directamente, pero el tribunal les dijo que no estaba acreditado que fuera un bien escaso. Presentaron una nota de una empresa argentina diciendo que no tenía conocimiento de la existencia de aviones de este tipo en Paraguay, Uruguay y Argentina; no hablaba de Estados Unidos, Chile o Colombia. Era lógico.

Frente a eso, el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea no se amilanaron, sino que decidieron llevar a cabo una licitación –fue la número 020 del año 2015– y fijaron la apertura para el 30 de marzo de 2016. A ese llamado a licitación se presentó una sola oferta. Casualmente se trataba de la oferta de la empresa propietaria del avión que ya habían usado los presidentes y que lo había ofrecido en compra directa.

Una vez que vuelve el expediente de la licitación nuevamente al Tribunal de Cuentas, se dictaminó que había cláusulas ilegales destinadas a favorecer la compra de ese avión, lo que es violatorio del artículo 49 del Tocaf. ¿Cuáles son las cláusulas que observó el Tribunal de Cuentas? Las conoce muy bien el señor ministro pero las voy a citar para que las sepan los señores legisladores. Principalmente, se establecía un beneficio del 20 % para aquellos aviones que tenían vigente el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia. El único avión de este tipo que lo tenía era, casualmente, el de Floridian S. A.

Realizada la observación, el Poder Ejecutivo no la aceptó y, en ese momento, se da una casualidad. El Tribunal de Cuentas, como todos sabemos, está integrado por siete ministros. Según el acuerdo partidario de hace unos años, cuando se designaron los ministros, la oposición propuso tres, el Frente Amplio otros tres, y se nombró como presidente a un ciudadano, al doctor Siegbert Rippe, catedrático de Derecho Comercial, independiente, que merecía la confianza de todos. Después de haber observado la primera compra directa, el doctor Siegbert Rippe pidió licencia por enfermedad –es un hombre mayor–, la suplente no asumió y sí lo hizo el segundo suplente. Además, uno de los ministros propuestos por el Frente Amplio, el doctor Grecco, que había votado por observarlo y decir que se trataba de una licitación dirigida a favorecer una oferta, de casualidad, renunció. O sea que se pasó de una observación a la compra directa de cinco ministros a dos, de cuatro a tres a la primera observación de la licitación, a que uno de los ministros renuncia, entre su suplente –también propuesto por el Frente Amplio– y, casualmente, cambie el voto levantando la observación.

Comprenderán que esto no es lo habitual, lo usual; es poco claro. Para peor ese voto del suplente en el Tribunal de Cuentas de la república hizo que los ministros que votaron a favor de levantar la observación desoyeran y desconocieran la opinión de la asesoría jurídica del propio tribunal que señaló que eso era ilegal, que no se podía hacer porque estaba destinado a favorecer a un oferente.

Lo que estoy relatando son hechos que están documentados.

Reitero, la nueva integración, con un ministro renunciado y con un presidente de licencia, no siguió lo recomendado por los asesores del propio tribunal. A esto se suma que el avión era usado por el expresidente Mujica y por el presidente Vázquez, que se había intentado comprar en forma directa y que, además, pertenece a un conocido empresario del Uruguay, un vendedor de automóviles Mercedes Benz, amigo muy cercano y público del asesor en Logística y amigo personal del presidente de la república, el señor Salgado.

Señora presidenta; si se tratara de un drama shakespeariano, con seguridad alguien exclamaría: «Algo huele mal en Dinamarca», y no sería Marcelo sino todos los uruguayos que hemos seguido este drama de la compra del avión.

Esta citación es concreta. No es para hablar de políticas de defensa ni de cosas generales, sino para referirnos a la compra de este avión y a las particulares y poco usuales circunstancias que la rodearon.

Aclaro que sin haber escuchado las explicaciones, esta compra la vemos ilegal, inconveniente e insensible. Pero como hombre de derecho que somos entendemos que no se puede arribar a conclusiones definitivas sin escuchar antes al señor ministro. Esta impresión que hoy tenemos necesita de las respuestas del señor ministro antes de adquirir la forma de convencimiento total. Se pueden tener sospechas y tenemos las más graves –las de actos ilegales destinados a favorecer a un tercero lo que equivale en nuestro ordenamiento jurídico a corrupción–, pero hasta ahora se trata solo de sospechas que hacemos votos para que el señor ministro pueda disipar al responder las preguntas que le formularemos. Ese es el objeto de la convocatoria que esperamos tenga más éxito que las anteriores. Es bueno saber que al señor ministro ya se le preguntó, no una sino varias veces, en el Parlamento y no informó.

Recordará el señor ministro la triste jornada que vivimos el año pasado en ocasión de la sesión de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado por la rendición de cuentas. En esa ocasión –se puede consultar la versión taquigráfica– no una sino tres veces –como Simón Pedro a Cristo– antes de que cante el gallo, el señor ministro ocultó la compra del avión. Estábamos en el mes de setiembre u octubre y cuando le mostramos la documentación, después de la tercera negativa, el señor ministro expresó que en ese momento no había nada decidido sobre la compra, cuando varios meses antes ya se había hecho el llamado a licitación, se había recibido la oferta y se estaba en vías de adjudicarla. Luego, en el mes de

noviembre, el señor ministro fue convocado por el senador García en régimen de comisión general y le volvió a preguntar por la compra del avión a lo que dijo desconocer si el Gobierno insistía con la compra, cuando en realidad era así. ¡No sé si nos damos cuenta! El señor ministro le dijo al Parlamento –consta en la versión taquigráfica que tengo en mi poder– que no sabía si se insistía cuando en realidad estaba insistiendo frente al Tribunal de Cuentas. Quiere decir que le preguntamos en la comisión de presupuesto –creo que la integraba el señor legislador Camy– y recién la cuarta vez, cuando le mostramos la documentación, reconoció que lo estaban comprando, si bien había dicho que no había nada decidido todavía. Le volvió a preguntar el señor senador García en régimen de comisión general y reiteró que no sabía si se insistía, y se estaba haciendo. Por eso creo que es importante esta citación. ¡Vaya si lo es! No es que un día nos levantamos y dijimos: «Vamos a interpelar porque esto está mal». ¡No! Antes intentamos obtener respuestas y no lo logramos. Además, después de la negación y ahora que ya cantó el gallo, tenemos miedo y sospechas de que ande un Judas Iscariote contando por ahí monedas de todos los uruguayos. Obviamente, queremos saberlo.

Señora presidenta; llegó la hora de las respuestas. El avión ya se compró.

He traído algunas preguntas que voy a formular al señor ministro. Le voy a agradecer, más allá de que seguramente trajo preparada una presentación, que cuando las conteste puede indicar a cual se está refiriendo. No tiene que tomar nota porque las voy a entregar para que sean repartidas al señor ministro y a todos sus asesores.

Como se sabe, en el Código General del Proceso existe en el proceso de conocimiento lo que se llama la audiencia preliminar o de saneamiento. En esa instancia las partes y el juez no discuten el fondo del asunto sino que se ponen de acuerdo sobre qué van a discutir, es decir, cuál es el objeto del proceso. Yo quiero tener bien claro que el objeto del proceso es la compra del avión, sus antecedentes directos, las circunstancias que lo rodearon y su legalidad. Creo que es claro; si alguien tiene dudas, estamos dispuestos a disiparlas.

El procedimiento en una sesión de este tipo es por todos conocido –si no me equivoco, el señor ministro fue legislador–, pero igual lo voy a recordar. Estoy terminando mi presentación; luego, el señor ministro responderá; a continuación, se me dará nuevamente la palabra; seguidamente, el ministro volverá a hacer uso de la palabra, y luego se abrirá el debate. Finalizado el debate, tendré la posibilidad de hacer otra intervención, al igual que el señor ministro; acto seguido, se pasará a votar las mociones que lleguen a la mesa.

Auguro y espero una buena sesión de trabajo para aclarar el tema que nos convoca.

Paso a leer las preguntas.

1. ¿Al comprar aeronaves el Ministerio de Defensa Nacional, la Fuerza Aérea Uruguaya o la Armada nacional, han exigido que tengan vigente el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia? De ser afirmativa la respuesta, indicar cuándo ello ocurrió.

2. ¿Los aviones que hoy pertenecen a la Fuerza Aérea Uruguaya cuentan con el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia?

3. Al redactar los pliegos de la licitación pública internacional n.º 020-2015, ¿la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa Nacional estaban en conocimiento de que el único avión del tipo que se solicitaba en la región era el Hawker Siddeley CX-CIB, propiedad de Floridian S. A.?

4. ¿En qué plazo estima el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea que se obtiene el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia?

5. Para obtener el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia, ¿es necesario matricular la aeronave en nuestro país?

6. Al confeccionar los pliegos de la licitación antes mencionada, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea sabían que traer un avión para un vuelo de comprobación desde el hemisferio norte y retornarlo tenía un costo aproximado de USD 40.000, más los costos de alojamiento y viáticos de la tripulación?

7. Al adquirir el helicóptero Dauphin FAU 092, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea exigieron un vuelo de comprobación en nuestro país?

8. ¿Cuál fue el motivo para exigir como antigüedad máxima del avión a adquirir 40 años? ¿Por qué no se solicitó un máximo de horas de vuelo? ¿Por qué no se solicitó la fecha del último *overhaulin*?

9. ¿Están en conocimiento el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea que desde el año 2013 en el sitio especializado <http://planelogger.com> el avión Hawker CX-CIB figura como de propiedad de la Fuerza Aérea Uruguaya y como habiendo dejado la flota de Floridian S. A.? ¿Conocen los motivos por lo que sucede esto? ¿Tomaron alguna medida para cambiarlo?

10. ¿El avión Hawker Siddeley CX-CIB fue utilizado por el Poder Ejecutivo, el presidente de la república, el Ministerio de Defensa Nacional o cualquier otra autoridad con anterioridad a la adjudicación de la licitación a Floridian S. A. el mes pasado? En caso afirmativo, sírvase indicar por quiénes fue usado, en qué fechas y a qué título lo hicieron: arrendamiento, cesión, préstamo, etcétera.

11. En las ocasiones en que el avión fue utilizado por autoridades nacionales, ¿quién pagó el combustible, los servicios de tierra y los otros gastos en el extranjero? ¿Viajaron oficiales de nuestra Fuerza Aérea en dichos vuelos?

12. El avión Hawker CX-CIB, ¿en algún momento fue guardado en el hangar de la Fuerza Aérea Uruguaya? ¿Ello sucedió en los años 2015 y 2016? ¿Y en el 2017?

13. Antes de intentar adquirir directamente la aeronave CX-CIB y antes de realizar la licitación, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea Uruguaya consultaron el mercado aeronáutico internacional y los precios por aeronaves similares? ¿Cuáles fueron las fuentes consultadas? ¿Cuál fue el resultado de tal consulta? ¿Quién la realizó?

14. ¿El señor ministro estimó el valor de una aeronave similar a la que se termina comprando cuando se intentó la compra directa? ¿Dónde se informó para estimar el monto del avión en ese momento?

15. Al resolver primero la compra directa del Hawker CX-CIB y luego la licitación 020-2015, ¿conocían el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea la decisión de Beechcraft Hawker de interrumpir la construcción de este modelo, de no retomar su construcción y desmantelar la fábrica?

16. ¿Existen otras aeronaves Hawker Siddeley en el país?

17. Al momento de intentar la compra directa del Hawker CX-CIB, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea averiguaron el valor en el que Floridian S. A. –empresa del señor Carlos Bustin– lo había adquirido? ¿En qué año fue adquirida la aeronave por Floridian S. A. y cuál fue el valor que Floridian S. A. abonó?

18. ¿El Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea intentaron la compra directa del avión Hawker CX-CIB en los años 2012 y 2013? ¿El expresidente Mujica desistió de dicha compra cuando se le llevó la resolución para su firma?

19. ¿Están en conocimiento el señor ministro y la Fuerza Aérea de que el 2 de marzo de 2015 el señor Carlos Bustin por Floridian S. A. expresó conocer que el Poder Ejecutivo tenía interés en adquirir un avión del tipo del Hawker CX-CIB y ofreció el de su propiedad por nota?

20. En caso afirmativo, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea realizaron estudios y evaluaciones, informes escritos, sobre la conveniencia y el interés en una aeronave de este tipo? En caso afirmativo, ¿quién o quiénes hicieron estos informes y en qué fecha?

21. Al intentar la compra directa del avión CX-CIB primero, y realizar la licitación internacional 020-2015 después, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea consultaron a la Unasev, al Ministerio de Salud Pública o a ASSE? En caso afirmativo, ¿existen informes escritos de estos organismos recomendando la compra de un avión de este tipo? ¿Quién o quiénes los firmaron? ¿En qué fechas?

22. ¿Qué aeropuertos de nuestro país cuentan con pistas de más de 2000 metros? ¿Cuáles cuentan con pistas de más de 1600 metros?

23. ¿Cuáles fueron los motivos por los que el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea desistieron en 2013 de adquirir directamente el avión Hawker CX-CIB y en su lugar adquirieron el helicóptero Dauphin FAU 092?

24. ¿Cuántos vuelos de traslado sanitario ha realizado en los últimos dos años el helicóptero FAU 092? ¿El FAU 091 se encuentra operativo?

25. ¿Evaluó el Ministerio de Defensa Nacional o la Fuerza Aérea utilizar el avión perteneciente a Alur CX-LUR para traslados en el país como los que se prevé realizar en el Hawker CX-CIB?

Estas son las preguntas. Aguardamos las respuestas del señor ministro.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- A continuación tiene la palabra el señor ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: ya hemos realizado el saludo protocolar, que hemos hecho extensivo a todos los señores legisladores, incluyendo obviamente al miembro interpelante.

Es una buena oportunidad concurrir en estas circunstancias como ministro de Defensa Nacional y como exparlamentario, pero también como ciudadano. No venimos a la Comisión Permanente a ganar o a perder, porque que gane o pierda un ministro significa que gana o pierde la ciudadanía que, en definitiva, es por quien trabajamos. Venimos a este ámbito a contestar con respeto y dignidad las interrogantes que se plantean y que se han planteado, en forma sistemática, en la opinión pública, día tras día, en distintos programas radiales y televisivos, así como también en extensas notas de prensa.

Como dije, entonces, venimos a contestar las preguntas que ya se han manifestado como hechos consumados en etapas previas en la prensa.

Nos hubiera gustado que este proceso hubiese sido al revés, que primero se hubieran hecho las preguntas y luego las aseveraciones de hechos eventualmente consuma-

dos, pues el proceso no se dio de esta forma. Eso tampoco es bueno para la democracia, señora presidenta.

A partir de los planteos formulados por el señor legislador y de la amplia difusión pública de inexactitudes sobre la compra de este avión, repetidas hasta el hartazgo por todos los medios posibles, es tan necesario como oportuno, en el inicio de esta intervención y previo a hacer una presentación de todo el proceso y el motivo de nuestra convocatoria, que hagamos las siguientes precisiones.

Es falso que se trate de un avión presidencial; nunca fue el objetivo de esta compra, ni para la Presidencia de la República ni para el Ministerio de Defensa Nacional –a cuyo frente estamos desde agosto del año 2016– ni para la Fuerza Aérea Uruguaya. Esta adquisición siempre fue proyectada como un avión multipropósito al servicio del Estado, pero fundamentalmente de la sociedad. Reitero: es falso que se trate de un avión presidencial.

Es falso que este avión multipropósito solamente podrá operar en dos o tres pistas de nuestro territorio. Se ha dicho repetidamente que podrá hacerlo en todas las pistas pavimentadas existentes, que suman 11 en el Uruguay, y lo explicaremos.

Es falso que la camilla para transporte médico –como se ha dicho hasta el cansancio– no pueda operar en este avión. Reitero: este avión será utilizado para transportes sanitarios, no solo por su camilla sino por la incorporación de un kit sanitario al servicio de la sociedad.

Es falso que el avión tenga un remanente de vida útil de tres años, como también se ha dicho hasta el hartazgo. Preguntamos: ¿qué organismo técnico puede hacer una aseveración tan temeraria? Ninguno.

Es falso que la aeronave sea o haya sido propiedad de la Fuerza Aérea desde tiempo atrás. ¿En base a qué documento se puede afirmar esto? Ninguno, señora presidenta.

Es falso que el avión multipropósito comprado tenga un sobreprecio. En el curso de esta comparecencia, se demostrará que esta y otras afirmaciones publicadas son falsas. Para decir lo menos, es irresponsable calificar de digitado y direccionado el proceso licitatorio realizado. Si alguien tiene algún elemento probatorio de presunción de delito o de cualquier irregularidad, aunque no sea de trascendencia penal, que lo aporte en el lugar que corresponda. Este ministerio, este subsecretario y este ministro brindarán la más amplia colaboración para su esclarecimiento; de esto, que a nadie le quepa la menor duda.

Estoy seguro de que esta convocatoria servirá para esclarecer a los legisladores, a la prensa y a la ciudadanía sobre la legalidad y los fundamentos de oportunidad de la compra de una aeronave multipropósito.

Señora presidenta: a continuación desarrollaré un informe de cuatro capítulos a través de los cuales daré respuesta a los planteos previos realizados por el legislador interpelante. Por las dudas, que no se diga que acá se viene con un guion, con un libreto, sino que estamos estructurando nuestra exposición en función de los contenidos de la convocatoria que se nos ha realizado. Esta convocatoria, señora presidenta, consta de cuatro capítulos; así nos fue enviada por parte de este Cuerpo: antecedentes, proceso de compra, legalidad y conveniencia.

En cuanto a los antecedentes, nos referiremos a la historia del avión Hawker, a su uso y a la necesidad de la Fuerza Aérea de contar con este tipo de plataforma desde el año 2000; a la compra de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea –como aquí ha sido planteado– y a la existencia de aviones presidenciales en el país.

En relación con el proceso de compra, hablaremos de las cartas de ofrecimiento y de la compra directa por excepción al amparo de los numerales 10 y 13 del literal C) del artículo 33 del Tocaf, licitación pública internacional.

Luego, abordaremos el tema de la legalidad y, por último, el de la conveniencia de la decisión del Poder Ejecutivo.

Señora presidenta: explicaremos todos estos hechos porque abarcan la larga lista de preguntas que se nos ha realizado y porque entendemos corresponde, como es lógico en este Cuerpo, responder a un legislador que, en el marco del proceso legal y la normativa de nuestro país, tiene derecho a realizar estas consultas. Pero también contestaremos lo que se ha dicho en la prensa dando por válidas cosas que hoy se nos preguntan; dando por válidas cosas que aquí hemos afirmado como falsas.

A continuación, me voy a referir a los antecedentes. El Hawker 125 es una aeronave monoplano, de ala baja, bimotor a reacción y de diseño y producción inglesa. En 1933 el modelo fue vendido a la compañía estadounidense Raytheon, y desde 1996 su ensamblaje final ha sido realizado en Estados Unidos. Según publicaciones especializadas, es el avión comercial inglés con mayor suceso que se ha construido y el que ha tenido la producción más prolongada en el mundo; se produjo durante 50 años y se fabricaron más de 1600 aeronaves con estas características. En nuestra región, su representante exclusivo y su taller autorizado es Aero Baires, localizado en el aeropuerto de San Fernando, Buenos Aires. Este taller cuenta con la autorización de la Administración de la Aviación Civil Argentina, ANAC –homóloga de la Dirección Nacional de Aviación Civil en Uruguay–, y es el único en Argentina que tiene autorización de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos para la atención de estas aeronaves. Fue diseñado con grandes superficies móviles, planta de poder auxiliar y escalera integral para permitir operar en pistas cortas y en aeródromos con bajo nivel de apoyo en tierra. Su cabina de pasajeros es amplia y alta, lo

que optimiza las condiciones de los pasajeros, el manejo de cargas voluminosas y el trabajo en vuelo. Es utilizado para evacuaciones aeromédicas y vuelos de calibración de radioayudas, lo que ha hecho que este modelo de avión sea especialmente atractivo para operadores militares. Está equipado con dos motores Honeywell, que es el modelo más usado para estas aeronaves. La eficiencia de estos motores generó una demanda de más de 11.000 unidades en el mundo.

El HS 125 siempre ha sido usado –¡y lo sigue siendo!– por una diversidad de operadores, ya sean gubernamentales o privados, así como también por varias aerolíneas comerciales como aeronaves de entrenamiento.

Entre los usos más habituales se encuentra el de la Real Fuerza Aérea Británica, en distintos roles, de transporte y entrenamiento; el de la Fuerza Aérea Brasileña, que lo opera en rol de calibración de radioayudas –*flight check*–; el de la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón, que también lo utiliza en su rol de calibración de radioayudas; el de la Fuerza Aérea de Corea del Sur, que lo emplea como aeronave de reconocimiento; el de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, que también lo utilizó como aeronave de calibración de radioayudas.

Cabe informar que la Fuerza Aérea Uruguaya ha realizado estudios de este tipo de aeronaves –nuevas, usadas, ofertadas– desde hace varios años, desde hace varios períodos de gobierno. Los primeros estudios datan de antes del año 2000 e incluyeron: toda la familia de aeronaves corporativas que produce la empresa brasileña Embraer; aeronaves CRJ900, que pertenecieron a la exempresa Pluna; aeronaves corporativas Cessna; aeronaves Gates Learjet; aeronaves Hawker, por ser operadas por las Fuerzas Armadas de países del Mercosur –Argentina y Brasil–, además de la aviación brasileña para la calibración de radioayudas.

Además, se realizaron comparaciones de costos de operación por horas de vuelo y *performances* que incluyeron diferentes *jets* medianos, tales como el JetStar, Falcon 20, Learjet 50, Astra SP, toda la familia de los *jets* Embraer, etcétera.

Asimismo, se realizaron comparaciones con todas las aeronaves de transporte de la dotación actual de la Fuerza Aérea Uruguaya en vuelos regionales y en las mismas condiciones para evaluar costos, escalas y tiempos de vuelo.

La Fuerza Aérea permanentemente realiza numerosos estudios operativos comparando aeronaves de varios tipos y modelos diferentes, llegando incluso a considerar modelos de aviones que se venden en el país o que fueron desafectados de empresas uruguayas de aeronavegación y que dejaron de operar, tal como ha sido el CRJ900, mencionado anteriormente, y que se consideró muy caro, de tamaño excesivo y de elevado costo operativo para las posibilidades de la fuerza.

Queda demostrado que las compras que realiza la Fuerza Aérea no son antojadizas ni aisladas, sino que se dan en un contexto de permanente modernización de su flota en base a las misiones asignadas, dentro de las posibilidades presupuestales.

Señora presidenta: estamos hablando de la Fuerza Aérea de nuestro país, de una institución con ciento cuatro años de existencia; de una institución comprometida con las misiones que se realizan; de una fuerza compuesta por personal subalterno y por oficiales que se han formado técnicamente para llevar a cabo su función. Pero más allá de esa profesionalidad, hay seres humanos. ¡Esta Fuerza Aérea es la que ha avalado estos procesos de compra! ¡Es la Fuerza Aérea del Uruguay!

En este proceso están comprometidos –como lo está el Poder Ejecutivo– militares, contadores y abogados de esta institución de ciento cuatro años de existencia y sometida no solo a la legalidad –a la que están sometidos todos los ciudadanos del país–, sino también a criterios de honor debidamente estructurados que tienen que ver, en definitiva, con los procedimientos que ella misma lleva adelante.

Me voy a referir ahora a las compras de aeronaves por parte de la Fuerza Aérea y, por tanto, voy a pedir, si es posible, que se exhiba el material en pantalla, aunque lamentablemente no se va a ver correctamente debido a la lejanía.

Para desarrollar este punto de la exposición, quisiera decir que esta no es ni será la última ni la primera vez que el Estado, Ministerio de Defensa Nacional, recurra a un mecanismo legalmente establecido y reglado como es la compra directa o la licitación pública internacional para adquirir bienes para nuestra Fuerza Aérea.

SEÑOR CAMY.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑORA PRESIDENTA- Disculpe, señor ministro, el señor legislador Camy le está solicitando una interrupción. ¿Usted se la concede?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador Camy.

SEÑOR CAMY.- Gracias, señora presidenta. Gracias, señor ministro.

Por un tema práctico, quisiera consultar al señor ministro si es posible repartir, por parte de secretaría, la impresión de la imagen que se está intentando mostrar porque, por lo menos a mí, no me resulta posible leerla y sería de utilidad hacerlo.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Continúa en el uso de la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Comprendo el planteo del señor legislador porque realmente no se ve bien.

Solicitamos que se imprima y que sea repartida a los señores legisladores porque contamos con el material como para poder realizarlo.

Tenemos una cantidad importante de compras que se han realizado a través de estos procedimientos, donde determinamos las aeronaves y la cantidad, los números de resolución, las formas de adquisición, los montos y la procedencia.

A modo de ejemplo, empezando en 1975, se realizaron compras por USD 4:500.000 de cinco aeronaves Bandeirantes; compra, por USD 1:060.000, de un Bandeirante; permutas, compras –a través de mecanismos de cooperación con los Estados Unidos de América– de Hércules C-130; licitaciones públicas por dos helicópteros Dauphin AS-365 en el año 1996, por USD 9:500.000–; compras directas de transacción entre Gobiernos; compra de tres Aermacchi por USD 5:820.000 en el año 1998; compra directa de un Brasilia por USD 3:000.000 en el año 1999. Más cercano en el tiempo –para no repetir lo que luego será repartido a los señores legisladores–, en el año 2004, se realizó la compra de dos helicópteros Bell 212 por USD 3:200.000; CASA C-212, por USD 1:830.000; compras directas de AS-365 por USD 4:200.000 en el año 2013, etcétera, etcétera.

Es claro que este sistema aeronáutico requiere equipamiento para cumplir sus misiones. Podemos ver en el cuadro que se está exhibiendo que en el año 1999 se compró –como dijimos– una aeronave Embraer Brasilia, por compra directa, a la empresa Embraer Finance Ltda., por USD 3:000.000.

En 2013, hace poco más de tres años, la Fuerza Aérea adquirió un helicóptero Dauphin AS-365 con equipamiento completo para traslados aeromédicos. Dicha aeronave fue comprada en USD 4:200.000 a través de compra directa.

Y también hay otros gastos que no tienen que ver con compras sino con el necesario mantenimiento de todas estas plataformas aéreas. Daremos algunos ejemplos. En el año 2013, la inspección mayor de los dos motores de helicóptero Dauphin mencionado anteriormente –FAU 091– que aquí en sala también se ha mencionado, ascendió a la suma de USD 1:200.000.

En el año 2015 se realizó la inspección mayor de la trasmisión principal de esta misma aeronave, el helicóptero Dauphin 091, siendo su costo de USD 800.000. Como es sabido, la Fuerza Aérea Uruguaya posee dos aviones Hércules a los que, por norma, cada determinado tiempo se les deben realizar inspecciones y trabajos de mantenimiento.

En el año 2012 la inspección mayor obligatoria de una de ellas tuvo un costo de USD 4:960.000. Hablo de la inspección mayor de un Hércules.

En el año 2016 –el año pasado– se efectuó la inspección menor y el cambio de motores a un costo de USD 1:600.000. Estos son los valores que se manejan en aeronáutica, los valores que maneja el Estado uruguayo por mantener su flota de transporte, ¡de transporte! La Fuerza Aérea Uruguaya tiene una flota de transporte donde están integrados estos aviones de ala fija, pero también de ala rotatoria –como acabo de mencionar–, otra flota de enlace –cuyo nombre determina la función– y una flota de combate. Pero focalicémonos en esta. Esos son sus costos de mantenimiento y de adquisición y las formas en que Uruguay ha adquirido: compra directa, compras por licitación y acuerdos con otros Gobiernos.

También se ha preguntado sobre aviones presidenciales. Sí, en la región hay países que tienen aviones presidenciales. El Uruguay nunca ha tenido avión presidencial y sí ha tenido vuelos presidenciales; son cosas diferentes. Cuando los presidentes utilizan un avión –que en el Uruguay también se utiliza para otras cosas y todos los presidentes han caminado por esta senda–, ese avión transita un vuelo presidencial y es FAU 1. Eso no quiere decir que ese avión sea presidencial. Esto es así, excepto –en algún momento pediré que se presente en pantalla– lo que sucedió en 1965 cuando sí en el Uruguay se identificó un avión como avión presidencial. Esa fue la única vez –lo tenemos en nuestros registros– en que un avión de nuestra Fuerza Aérea fue identificado como avión presidencial: el FAU 507, que en este momento está en pantalla –insisto, fue en 1965–, con la Cruz del Sur, las alas de la Fuerza Aérea y el pabellón nacional. Estuvo así hasta 1969, pero no tengo dudas de que tuvo otros usos, múltiples utilizaciones, pero por circunstancias de aquel momento eso fue lo que existió. No existió nunca más esa caracterización en los aviones de la Fuerza Aérea. También han tenido uso presidencial los helicópteros Dauphin, los Hércules de la Fuerza Aérea, que también han sido modificados por la propia Fuerza Aérea en prestación vip –si quieren, en algún momento lo podemos mostrar– para utilización de nuestros presidentes en sus viajes al exterior.

En la región sí existen aviones de uso exclusivo de los presidentes, no como nuestra Fuerza Aérea y nuestra nación que los han utilizado a lo largo de su historia –¡a lo largo de su historia!– con características multipropósito.

Argentina, que dejó el Tango 01 fuera de orden de vuelo, hoy está tratando de comprar un Boeing 737, para que cumpla las funciones del Tango 01, a un costo de USD 50:000.000.

Brasil cuenta con un Airbus modificado para vuelos de mediano y largo alcance a un costo de USD 81:000.000.

Bolivia cuenta con un Dessault Falcon 900 que data del año 2010 y tiene un valor de USD 38:700.000.

El Gobierno chileno cuenta con dos aviones de uso exclusivo del presidente de la república para vuelos domésticos, regionales y transcontinentales, este último con un costo de USD 48:000.000.

El Gobierno de Colombia tiene varias aeronaves a disposición, en cuyas características no nos extenderemos, pero el mayor tiene un costo de USD 40:000.000.

Ecuador usa actualmente un Embraer Legacy 600 operado por la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con un costo de USD 30:000.000.

Paraguay realiza sus viajes en un Fokker 100 reacondicionado, comprado en 2011 por USD 7:000.000.

Venezuela también tiene un avión Airbus –no voy a hablar de sus características–, que cuesta USD 65:000.000.

Menciono todo esto solo para hacer honor a la verdad y decir cuáles son los aviones presidenciales de la región, qué ha utilizado Uruguay como avión para viajes de sus presidentes, qué son vuelos presidenciales y qué es un avión presidencial. Todas las aeronaves de ala fija y de ala rotatoria de nuestro país no son aviones presidenciales, pero sí realizan vuelos presidenciales, lo han hecho con todos los presidentes y tenemos la documentación, por lo menos desde 1985 a la fecha.

A continuación voy a referirme a los procesos de compra desde el año 2013 hasta que el Poder Ejecutivo dictó la resolución que adjudicó la licitación internacional n.º 020/2015. Como ya dije, este ofrecimiento no es un planteo novedoso, sino producto de una necesidad largamente reclamada por la Fuerza Aérea Uruguaya, reiteradamente manifestada a través de sucesivos Planes de Actividades de la Fuerza Aérea, PAFA.

El 8 de mayo del año 2013, la empresa Floridian S. A. se dirigió por carta al señor prosecretario de la presidencia de la época, doctor Diego Cánepa, ofreciendo la aeronave Hawker 700.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿En qué año?

SEÑOR MINISTRO.- El 8 de mayo de 2013.

SEÑOR BORDABERRY.- Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Como decía, el 8 de mayo de 2013 nos ofrecieron una aeronave Hawker 700 –que, como se decía en aquel momento, aumentaba la velocidad, la autonomía y el alcance–, y también una aeronave Hawker 600 como generadora de repuestos y de otras facilidades. Este ofrecimiento no ameritó el inicio de un procedimiento administrativo por parte del Estado.

El 23 de enero de 2015 –¡23 de enero de 2015!– la Dirección de Recursos Financieros del Ministerio de Defensa Nacional solicita a la Fuerza Aérea Uruguaya, como es de práctica –¡como es de práctica!–, que antes del 10 de febrero de 2015 presentara la planificación de gastos, de inversiones y de funcionamiento para el ejercicio. En respuesta a este planteo, con fecha 10 de febrero de 2015, la Fuerza Aérea Uruguaya solicitó créditos para el incremento de la capacidad de transporte sanitario, transporte y chequeos de radioayuda. Esta solicitud de crédito en el proyecto de inversión n.º 795, «Adquisición, recuperación y modernización de aeronaves de transporte», para la compra de una aeronave, fue aprobada por una resolución del Ministerio de Economía y Finanzas el 29 de mayo de 2015. Cabe informar que los refuerzos de créditos son solicitados al Ministerio de Economía y Finanzas al amparo del artículo 41 de la Ley n.º 17930, del 19 de diciembre de 2015, y otorgados solo para el ejercicio en curso –¡solo para el ejercicio en curso!–. Son recursos de carácter adicional a los asignados en la ley de presupuesto nacional, refuerzos de rubros, como así se determina. Y constituyen recursos adicionales a los asignados en la ley de presupuesto nacional; son recursos de carácter adicional, refuerzos de rubros, como así se determina.

Ahora bien, retomando la descripción del proceso de compra, el 2 de marzo del año 2015 la empresa Floridian, por nota al entonces comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Washington Martínez, le ofrece la venta de una aeronave Hawker 700, dado que –voy a citar textualmente–: «ha tomado conocimiento por la prensa que el Estado está en vías de invertir en plataformas aéreas para mejorar la rapidez de los traslados sanitarios ante distintos tipos de accidentes…». El Comando Aéreo Logístico –organismo dependiente de la Fuerza Aérea cuya función interna tiene que ver con el estudio de licitaciones y adquisiciones, que está constituido a través de lo que son procesos normativos de la propia Fuerza Aérea y que tiene como misión realizar las compras del material aeronáutico y no aeronáutico– analizó la propuesta que le fuera presentada y, con fecha 24 de abril de 2015, informó que la disponibilidad de esta aeronave complementa las capacidades que la Fuerza Aérea hoy no posee. Este es un informe del Comando Aéreo Logístico de la Fuerza Aérea. Asimismo, justifica este concepto a través de un completo informe que, a continuación, voy a citar en alguno de sus tramos fundamentales. Adelanto que tenemos copia de esto, por lo que podemos dejarlo a disposición de los señores legisladores. Dice el Comando Aéreo Logístico de la Fuerza Aérea Uruguaya el 24 de abril de 2015: «Este ofrecimiento complementa el Sistema Nacional de Evacuación Aeromédico de Emergencia, incorporando velocidad y alcance nacional-regional. Todas las aeronaves de la Fuerza Aérea, tanto aviones como helicópteros, forman parte de este sistema. La adquisición de esta aeronave per-

mitirá ampliar las capacidades actuales en cuanto a radio de alcance, reducción sustancial de tiempos y de los costos. A su vez el traslado se realizará con la utilización de kit y camilla especial para tales misiones, lo que suma de forma sustancial para el éxito de las misiones, brindando estabilidad y atención adecuada al paciente durante todo su traslado. En segundo lugar, integra las herramientas disponibles para tareas de búsqueda y salvamento en toda el área de responsabilidad del Estado. En tercer lugar, permite que la Dinacia realice las tareas de chequeo y calibración de radioayudas aeronáuticas. En cuarto término, es un medio de transporte rápido, eficiente y económico para el transporte de personas y carga con alcance nacional y regional».

Cada uno de estos aspectos técnicos serán aún más detallados por el comandante de la Fuerza Aérea en su intervención.

¿Por qué digo que acá no solo existe una caratulación de organismos sino que hay personas, cargos y grados que están detrás de todo esto? Quiero aclarar que todo esto consta en el expediente y fue dicho por el entonces brigadier de la Fuerza Aérea Alberto Zanelli. Fue él quien inició los trámites administrativos correspondientes a la compra directa por excepción, al amparo del literal C) y numerales 10) y 13) del artículo 33 del Tocaf. Ese artículo expresa: «Las contrataciones se realizarán mediante licitación pública u otro procedimiento competitivo expresamente previsto, de acuerdo a lo que mejor se adecue a su objeto, a los principios generales de la contratación administrativa y de acuerdo a lo previsto en la normativa vigente.

No obstante podrá contratarse», según el literal C): «directamente o por el procedimiento que el ordenador determine por razones de buena administración, en los siguientes casos de excepción». «Cuando exista notoria escasez de los bienes o servicios a contratar» –es lo que dice el numeral 10)– y en –leo textualmente el numeral 13)– «La venta de productos destinados al fomento económico o a la satisfacción de necesidades sanitarias, siempre que la misma se efectúe directamente a los usuarios o consumidores».

A continuación, daré lectura a los fundamentos que demuestran la notoria escasez, tema sobre el que se ha interrogado en sala, del que se ha hablado públicamente, que ha sido manejado dentro del propio Tribunal de Cuentas y que de alguna manera debemos explicar.

La escasez de aeronaves en la región, de las características requeridas en este caso por la Fuerza Aérea –estamos hablando del procedimiento de compra directa– justificó optar por el mecanismo de compra directa por excepción. Es oportuno recordar que dichos fundamentos fueron puestos en conocimiento de este Parlamento al responderse al pedido de informes de más de un señor senador y de algún señor diputado. Concretamente, el 7 de setiembre de 2015 se dejó constancia de que las aeronaves ofertadas en el mercado se encontraban fuera de América del Sur. Textualmente, se dice: «[…] es posible destacar extrarregión, las siguientes aeronaves que estaban publicadas a la venta en esa fecha: a) La primera, XA-AM1, es de México, no tiene motores modificados y sus inspecciones se realizaron en setiembre de 2012. Su precio no fue proporcionado, pero requiere el cumplimiento del mantenimiento atrasado, previo a su vuelo desde México al Uruguay, es decir, habría que sumarle en principio la realización de la inspección de veinticuatro meses, que en el caso del CIB costó USD 125.000. b) La segunda, G-MKSS es del Reino Unido, su modelo es B, no proporciona precio, no tiene motores modificados y sus inspecciones fueron realizadas en marzo de 2007. Por tanto, cualquiera sea su costo para compararlo con el CIB, deberá sumársele la modificación de motores por un costo de USD 300.000 y costos de mantenimiento que se inician por lo menos en USD 125.000, los cuales deberán ser cumplidos previo al vuelo desde el país de origen. c) La tercera, N 816 JM, se encuentra en Estados Unidos, su precio de venta es de USD 235.000, no tiene motores modificados y tiene las inspecciones de cuarenta y ocho meses y trenes de aterrizaje vencidos. Este avión no se encuentra en condición de vuelo. La condición del avión reportada data del 24 de marzo de 2009. No tiene otras modificaciones».

Hay más de diez aeronaves. No quiero leer las características de todos los aviones que figuran en el informe para no cansar a los señores legisladores. Toda la información se encuentra en la presentación y, por lo tanto, se la haremos llegar o quedará constancia en la versión taquigráfica.

Esta información genera una conclusión que fue elaborada por la propia Fuerza Aérea. Reitero que no voy a leerla para no cansar a los señores legisladores en mi primera alocución, lo que creo que va en apoyo a la eficiencia del proceso que estamos transcurriendo. No lo hago, no porque no tengamos los datos o porque no se haya llevado adelante un procedimiento exhaustivo en los países del Mercosur y del mundo, en la búsqueda de aeronaves con estas características por parte de la Fuerza Aérea a los efectos de realizar una compra directa.

De la información antes detallada, la Fuerza Aérea extrajo las siguientes conclusiones.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿El señor ministro dijo que la búsqueda se hizo en Uruguay y en el mundo?

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Estoy hablando de aviones que se encuentran en México, en Estados Unidos, en el Líbano y en Reino Unido. Si es necesario, leo todas las presentaciones. Solamente lo hago de esta forma por un criterio de economía de tiempo, señora presidenta.

De la información antes detallada, la Fuerza Aérea extrajo las siguientes conclusiones: a) Las aeronaves ofertadas por debajo de los USD 400.000 ofrecían poco o ningún remanente a las inspecciones obligatorias para continuar el servicio luego de la venta y no se encontraban operativas en la mayoría de los casos. b) Existían ofertas dentro de un rango de entre los USD 500.000 y USD 1:000.000 que podrían ser comparables con el avión de matrícula uruguaya ofertado, pero la ubicación de este último y las modificaciones incorporadas, además de su excelente estado, inclinaban la decisión a favor de la aeronave uruguaya. También existían algunas ofertas por encima del valor de lo ofrecido por la empresa uruguaya, que no ofrecían una ventaja de mérito sobre esta y excedían las capacidades financieras con que contaba en ese momento la Fuerza Aérea Uruguaya.

En definitiva, de los casos anteriormente mencionados en ninguno se encontró una aeronave que ofreciera las modificaciones con que cuenta el CX-CIB en cantidad y calidad de mejora, en beneficio de la seguridad de vuelo durante el cumplimiento de las misiones que le pudieran ser asignadas.

Debo decir que no es verdad que la licitación realizada luego, que finaliza en la adjudicación por parte del Poder Ejecutivo, Ministerio de Defensa Nacional, fuera por USD 1:100.000 como acá y en la prensa se ha dicho. No es verdad. Es por USD 1:010.000, que no es lo mismo, señora presidenta. Reitero: es por USD 1:010.000, de los cuales USD 890.000 corresponden al precio de la aeronave. Este avión –y por eso vengo al tema– cuenta con mejoras que ha realizado la empresa por un valor estimado en USD 1:000.000.

Se reitera que, a diferencia de cualquiera de las aeronaves ofertadas, esta cuenta con el beneficio de que la Fuerza Aérea dispone de la totalidad de la documentación e historial del avión CX-CIB para el escrutinio de sus técnicos y asesores, por el hecho de encontrarse la aeronave matriculada en el Uruguay.

Cabe subrayar que con estos fundamentos la Fuerza Aérea Uruguaya solicitó efectuar una compra directa, por excepción, al amparo del Tocaf.

El 29 de abril del año 2015 el Comando General de la Fuerza Aérea elevó el expediente para intervención del Tribunal de Cuentas, el cual por resolución de fecha 13 de mayo resolvió observar el gasto por dos razones. En primer lugar, porque la contratación solo podía realizarse al amparo de la causal de excepción establecida en el numeral 10), literal C) del artículo 33 del Tocaf («notoria escasez de los bienes o servicios a contratar», ya que el numeral 13) se refiere a la venta de productos y no es aplicable al caso concreto. En segundo término, porque el organismo actuante, la Fuerza Aérea Uruguaya, no había acreditado suficientemente la causal al no fundar debidamente la notoria escasez de aeronaves similares en la región.

A partir de estas observaciones –reitero, estamos hablando de la compra directa–, para ampliar los fundamentos, se consultó a la empresa Aero Baires SACI como único servicio regional autorizado por el fabricante, el cual respondió «que según su conocimiento no hay ninguna aeronave Hawker, modelo HS 125-700A a la venta en Argentina, en Uruguay y Paraguay, con la excepción de la aeronave uruguaya CX-CIB».

Adicionalmente, la Fuerza Aérea Uruguaya efectuó un análisis de las empresas dedicadas a la venta de aeronaves en páginas web especializadas, procedimiento que habitualmente se lleva adelante en www.trade-a-plane.com, www.planetime.nl, www.findaircraft.com, www.globalplanesearch.com, no encontrándose aeronaves de este tipo, fabricantes ni modelos disponibles a la venta en la región, salvo la aeronave ofertada. De modo complementario y para contestar al Tribunal de Cuentas, el departamento jurídico de la Fuerza Aérea efectúa un análisis de la causal de excepción invocada para la compra directa y de la observación del Tribunal de Cuentas con relación a que no se había acreditado la notoria escasez de aeronaves similares en la región.

Ese informe está firmado por las doctoras Ana Laura Padilla y Rosana Battagliesse y por el contador Guillermo Ravel. Sus firmas están estampadas en todo el procedimiento. En el expediente están sus nombres, ponen sus firmas en honor a la transparencia del procedimiento. Textualmente expresan: «Desde el punto de vista económico, la escasez se determina en función de factores no solamente cuantitativos sino también cualitativos en las circunstancias concretas que se relacionan con la adecuada identificación de las necesidades y el uso óptimo de los recursos. Por lo tanto, el "bien", en el caso que nos ocupa, no es cualquier aeronave, sino una aeronave que tiene determinadas capacidades y prestaciones, que satisface las necesidades planteadas, y se adecua a los recursos económicos disponibles para esta adquisición».

De acuerdo con los argumentos esgrimidos en los informes técnicos y jurídicos antes mencionados, el expediente vuelve al Tribunal de Cuentas, solicitándose el levantamiento de las observaciones. Se trata de procedimientos que están reglados, todos ampliamente transitados en la Administración pública, a nivel del Gobierno central y de los Gobiernos departamentales. Son prácticas comunes de la Administración de hoy y del pasado.

El Tribunal de Cuentas adoptó la resolución el 8 de julio del año 2015, en la que mantuvo las observaciones por mayoría de tres votos contra dos. En el considerando

de la resolución se expresa que las razones invocadas por la Administración en esta oportunidad hacen referencia a la oportunidad o conveniencia, no correspondiendo a este tribunal entrar a su análisis y, en consecuencia, se mantienen las causales que motivaron la observación. Esto ingresa al Tribunal de Cuentas, organismo al que la Administración le debe atención y que este ministerio respeta como tal, con procedimientos que luego explicaremos. Sabemos que en esta oportunidad, el Tribunal de Cuentas se apartó del asesoramiento efectuado por su Departamento de Contratación y División Jurídica, los cuales habían propuesto levantar las observaciones. Y cito textualmente: «en los nuevos elementos aportados por la Administración se encuentra acreditada la causal de excepción establecida en el numeral 10), Literal C del artículo 33 del Tocaf, no mereciendo el procedimiento ni el gasto resultante objeciones de índole legal».

Es un informe jurídico que para nosotros tiene mucho valor porque, de alguna manera, dice que lo actuado fue correcto, pero el Tribunal de Cuentas, organismo al cual debemos respetar y respetamos, tomó la decisión que tomó.

Es oportuno informar que de lo discutido por los señores ministros en el Tribunal de Cuentas en la sesión del 8 de julio de 2015, así como de la decisión que allí se adoptó, el Ministerio de Defensa Nacional tomó conocimiento el día 9 de julio del año 2015 a través de la portada de un semanario capitalino. Obviamente, existe una filtración que no calificamos, pero sí decimos que es un hecho de la realidad incontrastable.

Una vez cumplida la etapa de informar sobre el procedimiento de compra directa, me voy a referir al procedimiento de licitación pública internacional y a por qué se decidió aplicar este mecanismo.

Como bien saben todos los aquí presentes, legalmente la Administración está facultada a insistir en el gasto y podría haber comprado la aeronave a través del procedimiento de compra directa por excepción. Si el Poder Ejecutivo hubiera decidido reiterar el gasto, quizás hoy no estaría hablando aquí de este tema, porque estábamos facultados legalmente para hacerlo. A pesar de ello y para dar transparencia al proceso, el Poder Ejecutivo resolvió convocar a un llamado a licitación pública internacional. Para esto se contaba con la suma de USD 1:200.000, crédito concedido por el Ministerio de Economía y Finanzas, que topeaba el límite máximo de compra en la licitación que se debía realizar.

En agosto de 2015, la Fuerza Aérea inicia los trámites administrativos para convocar a la licitación pública internacional y para ello confecciona el proyecto de pliego particular de condiciones. Tal como expresa el documento del Comando Aéreo Logístico ya mencionado, de 19 de agosto de 2015, el objetivo es solucionar la necesidad de la fuerza de adquirir una aeronave para complementar sus capacidades ante misiones de traslado sanitario, para lo que se requiere incluir un kit sanitario y de camilla que permita realizar este tipo de traslados, tanto a nivel nacional como internacional, reduciendo significativamente los costos y los tiempos de traslado, hecho de vital importancia en este tipo de misiones. Es de destacar, también, que se estaría adquiriendo la capacidad de realizar este tipo de misiones a países como Brasil, Perú o Bolivia, sin necesidad de escalas. También puede ser utilizado para misiones de traslado de órganos y tejidos, en las que es de vital importancia reducir al máximo los tiempos de demora, puesto que de eso depende que el órgano o tejido llegue en condiciones óptimas. Aeronaves de estas características, dada su velocidad, mejorarán significativamente la capacidad actual de la Fuerza Aérea.

Un avión como este permitirá hacer misiones de reconocimiento, en el marco de la función de la Fuerza Aérea como Policía Aérea nacional, reduciendo tiempos y costos. También podrá ser utilizado para las misiones de búsqueda y rescate, dada la responsabilidad de búsqueda y salvamento que tiene nuestro país, no solo en nuestro territorio sino también en las aguas jurisdiccionales que se extienden hasta el meridiano diez. Cada vez que se realiza una misión de búsqueda y rescate o de evacuación sanitaria desde embarcaciones o en mar abierto, es necesario contar con una aeronave que oficie de comandante en escena. Este tipo de aeronave cumple un rol fundamental en las comunicaciones, tanto entre la embarcación y el medio de rescate como entre el helicóptero y el centro de operaciones aéreas.

El alcance de esta clase de aeronave permite ampliar significativamente el radio de acción y para este tipo de misión es importante que posea equipamiento de comunicaciones HF, es decir, alta frecuencia, así como teléfono satelital como medio alterno. A su vez, podrá realizar misiones de chequeo de radioayudas. Para ello la aeronave tendrá que tener la capacidad de instalar una consola para la realización de los chequeos periódicos de todas las radioayudas del país: calibración y control de recepción de las mismas en todas las aerovías, tanto a baja como a alta altitud, permitiendo cumplir con las obligaciones mandatadas por la Organización Civil Internacional, de la que dependemos por ley.

En cuanto a las misiones de pasajeros y cargas, el avión multipropósito requerido deberá ser apto para ser utilizado para transporte de pasajeros. Respecto a esto, decimos claramente que están contemplados como pasajeros las autoridades nacionales, ejecutivas o legislativas y las distintas comitivas, ampliando el alcance y reduciendo tiempos y costos en forma significativa.

Respecto a la confección del pliego para la licitación, debemos decir que fue confeccionado en el Comando General de la Fuerza Aérea por parte del personal técnico, interviniendo abogados, escribanos, contadores y militares. El pliego también fue analizado por los departamen-

tos jurídico-notarial y financiero-contable del Ministerio de Defensa Nacional, los que realizaron observaciones y plantearon modificaciones para ajustarlo a la normativa vigente. Lógicamente, la redacción del pliego respetó los principios rectores, en materia de contratación del Estado, previstos en el Tocaf. Adicionalmente, se adoptaron una serie de recaudos, buscando dar siempre la mayor transparencia al proceso.

Fue así que el objeto de la licitación no fue solamente la compra de una aeronave, sino que se previeron cuatro ítems. El primero de ellos, obviamente, tiene que ver con la compra de la aeronave multipropósito, donde se determina fecha de fabricación –luego explicaremos por qué–, certificación de navegabilidad, certificación IFR, planta de poder, motores *turbofan*, reversores opcionales, tripulación máxima de pilotos, presurización, número de pasajeros, escalera propia y barra de remolque. En cuanto a la cabina, se hacen especificaciones sobre la cocina, los baños, el portaequipaje, su volumen –se establece no menos de 600 pies, luego diremos por qué–, altura de la misma –no menos de 5,7 pies–, ancho, etcétera.

En cuanto al equipo de aviónica, navegación y comunicaciones, se establecen una serie de elementos de carácter técnico, que con posterioridad serán explicados. Se mencionan los equipos extra con que deberá contar, como la capacidad para la instalación de consola de chequeo, calibración y ajuste de radioayuda para la navegación.

Respecto a los dispositivos para utilizar en el transporte sanitario, se prevé el acceso para diferentes fuentes de corriente, dispositivos para utilizar diferentes fluidos en apoyo al soporte vital de pacientes, oxígeno, aire a presión, aspirador, cargador plegable de camillas y camillas.

En segundo término, el siguiente ítem tiene que ver con el mantenimiento. Esto también forma parte de la licitación: de chequeo y reparación necesarios para mantener la aeronave en orden de vuelo. A título enunciativo voy a mencionar: estructura, instrumental de vuelo, aviónica, motores y sistemas varios. Este mantenimiento se debe brindar por un mínimo de un año.

El tercer ítem refiere a servicios de apoyo técnico de planificación operativa y operación técnica en Montevideo, por los primeros seis meses de operación de la aeronave.

En cuanto a la capacitación profesional, comprende el entrenamiento que deberán recibir los pilotos y técnicos de la Fuerza Aérea, a fin de poder operar la aeronave en forma segura. Dicho entrenamiento deberá ser brindado por personal calificado y me refiero a la calificación que otorgan los organismos pertinentes para expedir la certificación de tal condición, como instructores de dicha plataforma. La formación incluye dos tripulaciones, un mínimo de cuatro pilotos, dos mecánicos y un mínimo de dos aerotécnicos.

Con la inclusión de estos cuatro ítems que acabo de mencionar, se habilitaba a que empresas que no tuvieran el tipo de aeronaves objeto de la licitación, pudieran presentarse a la misma para ofrecer mantenimiento, servicios de apoyo técnico o capacitación profesional. Para comparar las ofertas y de acuerdo a lo previsto en el artículo 48 del Tocaf, se establecieron factores de ponderación para cada uno de los ítems objeto de la licitación. Para el mantenimiento, el precio era el 50 %; la cantidad de servicios técnicos ofrecidos, 25 %; antecedentes y trayectorias de la empresa, 25 %. Servicios de apoyo, el precio, 50 %; cantidad de servicios técnicos ofrecidos, 25 %; antecedentes y trayectorias de la empresa, 25 %. Para la capacitación, el precio era el 50 %; el contenido del programa de entrenamiento ofrecido, 30 %; antecedentes y trayectorias de la empresa, 20 %. Sobre el avión multipropósito, se establecieron los siguientes cinco factores y su correspondiente porcentaje. El precio, 30 %; instrumental extra instalado o capacidad superior al exigido en el anexo C, 20 %; certificado de aeronavegabilidad otorgado por la Dinacia, 20 %; remanente de horas de vuelo hasta inspecciones mayores, 15 %; existencia de talleres autorizados por modelo de aeronave en los países integrantes del Mercosur, 15 %.

Sobre el factor certificado de aeronavegabilidad otorgado por la Dinacia, que fue objeto de observación por parte del Tribunal de Cuentas, voy a realizar una detallada explicación y daré respuestas a preguntas que ya se han realizado.

Dicho certificado no era requisito de admisibilidad de oferta, sino –como ya fue referido– un factor de ponderación para el ítem específico del avión multipropósito. Es decir, cualquier propietario, persona física o jurídica, nacional o extranjera, de una aeronave que no contara con dicho certificado, no quedaba impedido de presentarse a la licitación. Inclusive, si el oferente no quería ver afectada la ponderación de oferta por carecer de este documento, la cláusula 4.4 del pliego lo habilitaba a solicitar prórroga de la apertura de ofertas.

Vale informar que previo al acto de apertura de ofertas, una empresa –acá tratamos de poner ante todos ustedes toda la información que consta en el pliego, todo lo que ocurrió– consultó sobre la posibilidad de presentarse sin el certificado de aeronavegabilidad otorgado por la Dinacia, a la vez que plantea que no debía ser considerado este certificado como factor de ponderación de ofertas. A ello, la División Licitaciones de la Fuerza Aérea Uruguaya respondió que sí debía presentar un certificado de aeronavegabilidad vigente del país donde estuviera operativa la aeronave. También se dejó en claro que las ofertas que incluyeran el certificado de aeronavegabilidad otorgado por la Dinacia serían ponderadas con un 20 %. Dicha empresa decidió no presentarse a la licitación y argumentó que exigir el certificado «es favorecer ofertas con aeronaves registradas en Dinacia», ubicando a quienes no cuentan con dicho certificado en una situación no competitiva. Ello no es así y se funda en varios motivos. En primer lugar, quien

se sintiera vulnerado en sus derechos por el pliego aprobado, pudo haber recurrido el mismo mediante la imposición de un recurso de revocación. En segundo término, pudo haber solicitado, de acuerdo con lo previsto en el Decreto n.º 131/14 y la cláusula 4.4 del pliego, prórroga de apertura de ofertas; para ello estaba habilitado. En tercer lugar, puntuar menos un ítem no determinaba, necesariamente, puntuar menos la suma de todos los ítems considerados. También cabe recordar que el artículo 68 del Tocaf dispone que «el ordenador efectuará la adjudicación a la oferta más conveniente a los intereses de la Administración Pública y las necesidades del servicio». Además, corresponde expresar por qué razones se consideró de suma importancia el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia. Aclaro que estoy hablando de la autoridad aérea nacional dependiente de la Fuerza Aérea, organismo que, por ley, es asesor del Ministerio de Defensa Nacional y responsable de la aeronavegabilidad del Estado.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción, señor ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- La Dinacia, ¿es la responsable de la navegación aérea civil o militar en el Uruguay?

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Estamos hablando de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. Todo este proceso sobre el cual estamos hablando de carácter licitatorio, refiere a aeronaves civiles. Hasta que las mismas sean adquiridas por la Fuerza Aérea y se caratulen como tal, seguirán siendo civiles. Luego de ello, serán aeronaves militares al servicio del Estado. Mientras tanto, serán aeronaves civiles. Hoy tiene esa condición: es una aeronave civil. Por tanto, está regida por estos procedimientos.

Según el informe técnico del entonces responsable del Comando Aéreo Logístico, brigadier general Alberto Zanelli: «La ventaja de adquirir una aeronave ya matriculada en el Uruguay, con sus certificados vigentes, es que su historia es conocida y auditada por la Dinacia y fue o es mantenida por un taller certificado igualmente, resultando evidente en ahorro de tiempos, costos, manejos, imprevistos e inconvenientes».

El proceso de certificación de aeronavegabilidad de la Dinacia es complejo y exigente. Para permitir que una aeronave con matrícula uruguaya opere aquí, la Dinacia debe corroborar que la misma se encuentre de acuerdo a su diseño original, certificado tipo, y que además esté en condiciones seguras de operación. Si bien el mantenimiento y la condición de la aeronave es responsabilidad de su propietario o explotador, la Dinacia debe someter a dicha aeronave y su documentación relacionada a una auditoría para verificar que esa responsabilidad se sostiene de forma aceptable. Esa auditoría consta de una parte de control documental, de una parte de inspección física de la aeronave; el propietario o explotador debe someter al análisis de la Dinacia todos los manuales que rigen las operaciones de la aeronave y también aquellas que establecen cómo se realizan los mantenimientos. Además debe presentar todos los registros relacionados con su historial de mantenimiento, el mantenimiento de sus componentes. Debe demostrar con documentos apropiados la trazabilidad de los componentes instalados. Se deben presentar, aproximadamente, 20 documentos, que van desde manuales elaborados por el fabricante de la aeronave, hasta listas de cumplimiento de las distintas actividades de mantenimiento obligatorios. Dado que son documentos de distinta naturaleza, la Dinacia debe asignar un equipo multidisciplinario para esta auditoría y una vez finalizada en forma satisfactoria la misma, se realiza una inspección genérica de la aeronave para verificar, en forma aleatoria y parcial, la veracidad de lo establecido en los registros. A su vez, se corrobora el estado general de la aeronave. Una vez finalizada satisfactoriamente la inspección de aeronavegabilidad, se está en condiciones de emitir el certificado, previa verificación de la existencia de seguros obligatorios correspondientes.

La misma empresa que cuestionó la exigencia del certificado de aeronavegabilidad –que, reitero, no recurrió el pliego ni tampoco se presentó a la licitación ya que solamente hizo consultas previas– fue la que planteó la posibilidad de que funcionarios de la Fuerza Aérea se trasladaran al lugar donde estuviera la aeronave ofertada, a costo de la empresa.

En el pliego se establecía que la aeronave se debía presentar en Uruguay para realizar dos vuelos: uno de comprobación –al inicio del proceso– y otro de verificación.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Le concedo la interrupción por cortesía, porque estoy haciendo una exposición que es de carácter aclaratorio. Ahora bien, si es más aclaratorio para el señor senador hacer la interrupción, no tengo inconveniente.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor senador.

SEÑOR BORDABERRY.- Trato de ayudar, señora presidenta, porque estoy siguiendo la exposición del señor ministro.

Acaba de referirse al proceso por el cual se obtiene el certificado de aeronavegabilidad y dijo que la aeronave también debe estar matriculada. Por lo tanto, tal vez puede

responder las preguntas cuatro y cinco, y así ya vamos avanzando. Es un tema que alude a esas preguntas y solo faltaría un pequeño detalle.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: no es mi intención contradecir la solicitud del señor miembro interpelante, pero voy siguiendo una lógica en el planteo que vengo realizando y a ella me voy a ceñir. Si es necesario y se considera conveniente, ampliaré al responder las preguntas.

En el pliego se establecía que la aeronave debía presentarse en Uruguay para realizar dos vuelos. Para aclarar, debo decir que se hicieron consultas previas para que se trasladaran al lugar donde estuviera la aeronave ofertada, a costo de la empresa.

Una misión ideal de evaluación de una aeronave usada a ser adquirida en el exterior, debería estar integrada por varios especialistas: un piloto experimentado para evaluar el estado general de la aeronave; los equipos instalados y de operación de la aeronave; un especialista en mantenimiento para evaluar los registros del mantenimiento de la aeronave en su historia, reparaciones efectuadas, inspecciones próximas a vencer y remanentes de hora; un especialista por cada área de mantenimiento, para el análisis, en detalle, del estado general del avión; especialistas en motores a reacción; especialistas en estructura; especialistas en electricidad y en aviónica.

Esta misión, señora presidenta –pensando en que, a la hora de apertura del pliego, pudieran existir distintos oferentes–, es ardua porque implica, obviamente, el viaje de una cantidad muy importante de especialistas, oficiales y personal subalterno a distintas partes de la región o eventualmente del mundo.

Como dije, en el pliego se establecía que la aeronave debía presentarse en Uruguay para realizar dos vuelos: uno de comprobación al inicio del proceso, y otro de verificación, previo a la firma del contrato.

Como este requisito engloba varios aspectos, es oportuno señalar primero que, de haber aceptado que la Fuerza Aérea enviara tripulación al exterior para verificar la aeronave, se hubiera violentado lo previsto en el pliego aprobado por resolución del Poder Ejecutivo. De haberse aceptado esta petición, se hubiera vulnerado el principio de igualdad por cuanto dicha circunstancia configura una clara modificación a lo estipulado en el pliego.

En segundo término, la Administración, en todo su derecho y en atención al deber de fundar sus decisiones, resolvió que lo más conveniente era que la aeronave estuviera matriculada en el país.

Cito textualmente la respuesta dada al Tribunal de Cuentas por la Comisión Asesora de Adjudicaciones de la Fuerza Aérea –que figura en el expediente– integrada por el general del aire Alberto Zanelli, el brigadier general Ismael Alonso, el brigadier general José Visconti, el coronel Mario Cetrado, el coronel Marcelo Pilón y el teniente coronel Martín Campoamor: «Por motivo de costo y tiempo no se consideró como viable para esta fuerza el chequeo en el exterior de las eventuales aeronaves ofertadas, al no saber de antemano esta Administración, cuántas ofertas se recibirían en esta circunstancia». Agrega que: «El vuelo de comprobación es de vital importancia para corroborar la operativa de la aeronave a adquirir, realizándose un análisis integral de los objetos a adjudicar».

Dicho vuelo se debería realizar dentro de un plazo razonable para darle continuidad y dotar celeridad a estas actuaciones.

Téngase presente que efectuar en el exterior los vuelos de comprobación de cada aeronave ofrecida –como ya se ha dicho– implicaría el traslado de personal calificado, tiempos, costos, para realizar la misión.

El vuelo de comprobación, de acuerdo al pliego, debía realizarse luego del acto de apertura y antes de la adjudicación. Su finalidad es comprobar el estado general, así como la operatividad y los equipos detallados en la propuesta, que se encuentren instalados y funcionando, así como el control de los historiales y la documentación.

El vuelo de verificación se prevé realizar luego de la resolución de la adjudicación y antes de la firma del contrato, verificando que lo comprobado durante el primer vuelo se mantenga en las mismas condiciones de operatividad. Estos dos, de comprobación y verificación, estaban previstos en el pliego que, reitero, no fue objeto de recurso alguno, razón por la cual debía cumplirse con el procedimiento.

En relación a si en anteriores procedimientos se exigieron estos extremos, corresponde decir, en primer lugar, que la Administración proyecta y aprueba un pliego que se ajusta a su necesidad para la compra del objeto, del bien que está licitando. Los pliegos no se recortan y se pegan, los pliegos se estudian, se proyectan, se aprueban, pasando previamente por múltiples asesoramientos técnicos y profesionales para cada caso en cuestión.

Es verdad que con anterioridad no se previeron esos procedimientos, pero sinceramente creemos que han sido beneficiosos, oportunos y convenientes para la Administración.

Quedan aún más extremos para hablar del pliego, que es público y accesible a todos los ciudadanos de este país, a través del portal de compras estatales. De entenderse necesario, se abundará.

En cuanto a la apertura de la oferta, decimos lo siguiente. Para seguir avanzando en el procedimiento efectuado y reafirmando lo que –entendemos– fue transparen-

te, corresponde señalar que, previo a los actos de apertura de ofertas, se realizaron consultas por escrito por parte de cuatro empresas, pero solo una de ellas se presentó a la licitación. Efectivamente, al acto de apertura de ofertas se presentó únicamente la empresa Floridian S. A. En esa instancia se comprobó por la Comisión Asesora de Adjudicaciones, que efectivamente cumplía con los requisitos formales.

Posteriormente, en cumplimiento a lo previsto en el pliego, se realizó el vuelo de comprobación y de acuerdo a lo informado por el comandante del Escuadrón Aéreo n.º 3, teniente coronel aviador Martín Campoamor, el vuelo se realizó en la ruta Montevideo-Rivera, Durazno-Montevideo. Cito textualmente: «En el mismo se realizaron determinados procedimientos para efectuar un chequeo de los sistemas, procedimiento GPS para pista en Rivera, con arremetida en los mínimos procedimientos VOR para pista 03 en Durazno, detención total, y por último se despegó de la pista 10 de Durazno con destino a Carrasco. La duración total del vuelo fue de dos horas con todos esos procedimientos incluidos».

El referido comandante, oficial de nuestra Fuerza Aérea, concluyó que la aeronave estaba en óptimas condiciones de vuelo y que se ajustaba a las necesidades de operación de la Fuerza Aérea.

Todo esto está debidamente documentado y a disposición de los señores legisladores.

El informe técnico, firmado por quienes ya hemos mencionado, dice textualmente: «Habiendo recibido la oferta de la empresa Floridian S. A., única oferente, se ha analizado la misma de acuerdo a las áreas licitadas, a la aeronave, a la capacitación, al servicio de apoyo y al mantenimiento. Y de acuerdo con lo informado por el comandante del Escuadrón Aéreo n.º 3, el día 11 de abril de 2016, se realizó el vuelo de comprobación de acuerdo a lo previsto en el artículo 8.2 del pliego de condiciones particulares. Se comprobó que la aeronave se encuentra en condición de vuelo, habiéndose verificado que el total del instrumental de cabina es lo solicitado en el pliego y a tales efectos se procedió a confeccionar una lista de chequeo. La inspección da como resultado que el estado de la aeronave y el instrumental de cabina son aceptables y técnicamente se ajustan a lo solicitado en el pliego de condiciones particulares. Habiéndose realizado el vuelo de comprobación se concluye que la aeronave se encuentra en óptimas condiciones de vuelo, ajustándose a los requerimientos de la Fuerza Aérea».

Asimismo, se adjunta el informe del Servicio de Mantenimiento de Fuerza Aérea en el cual se verificó la documentación de la aeronave y componentes mayores. Se constata que los remanentes de vencimiento de su certificación son adecuados y convenientes para la fuerza y se informa que tiene la documentación al día. También se expresa que a la aeronave se le han realizado las cinco inspecciones de mantenimiento, de acuerdo con lo solicitado.

En lo relacionado con las capacidades de instalación de una consola de chequeo de radioayuda aeronáutica y de una camilla sanitaria con sus respectivos accesorios médicos, del informe del comandante del Escuadrón Aéreo n.º 3 surge que la aeronave ofertada posee dichas capacidades, ajustándose a los requerimientos de la Fuerza Aérea. El equipamiento más conveniente para la operación sanitaria es el modelo Spectrum Aeromed serie 20.

En lo referente a la capacitación, se ofrecen dos alternativas y, de acuerdo con lo informado por el comandante de Escuadrón, se sugiere la capacitación en la empresa FlightSafety debido a la mejor adecuación de los cursos para las tripulaciones de la Fuerza Aérea.

Por otra parte, surge del informe del comandante de Escuadrón Aéreo n.º 3 que el servicio de apoyo ofrecido se ajusta a las condiciones del pliego.

En cuanto al mantenimiento, con respecto a las tareas de chequeo y reparaciones necesarias para mantener la aeronave en condiciones de vuelo seguro, surge del informe que la oferta se ajusta a la necesidad de la fuerza y a las condiciones del pliego.

Por otra parte, se sugiere desestimar la oferta de esta misma empresa del paquete de repuestos servibles por un monto de USD 250.000, debido al bajo índice de falla que presenta la aeronave y también a la necesidad de recertificación de los mismos. Se desestima también el sistema de control de mantenimiento ofrecido –CAMP–, debido a que la Fuerza Aérea posee un departamento técnico de contralor de mantenimiento que puede realizar la misma tarea. Es de conveniencia para esta fuerza aceptar la oferta de continuar con el sistema de mantenimiento de motores, ya que permitiría mantener las plantas motopropulsoras en operativa continua y, en caso de fallas, las soluciones serían inmediatas.

Inmediatamente después del informe técnico, se reunió la Comisión Asesora de Adjudicaciones –con la integración ya mencionada–, que sugirió recomendar al Poder Ejecutivo adjudicar la licitación a Floridian S. A. en los ítems «avión multipropósito», «mantenimiento», «servicio y apoyo» y «capacitación».

A partir de la recomendación de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, el Poder Ejecutivo sometió el procedimiento a la intervención preventiva del Tribunal de Cuentas. Este observó el gasto por entender que se vulneraban los principios de igualdad y de concurrencia. De acuerdo con lo que surge de su resolución, el Tribunal de Cuentas consideró que se vulneraban los principios al ponderarse en el pliego el factor «certificado de aeronavegabilidad de Dinacia» con un 20 %, asunto ampliamente explicado momentos antes.

Vuelto el expediente al Ministerio de Defensa Nacional, este solicita el asesoramiento de la Fiscalía de Gobierno de Primer Turno, la que concluye que no asistía razón a la observación del Tribunal de Cuentas, por motivos que se dirán.

Daré lectura a algunos de los pasajes del asesoramiento recibido de la fiscalía, que pueden esclarecer aún más por qué el Poder Ejecutivo decidió reiterar el gasto observado por el Tribunal de Cuentas y adjudicar la licitación. Siguiendo las enseñanzas de Manrique Eguren, en el literal B) del artículo 211 de la Constitución de la república, se expresa: «Compete al Tribunal de Cuentas: […] B) Intervenir preventivamente en los gastos y los pagos, conforme a las normas reguladoras que establecerá la ley y al solo efecto de certificar su legalidad», y luego continúa el artículo.

Agrega la fiscal de gobierno que adjudicar una licitación es seleccionar la oferta que, a juicio de la Administración, mejor contempla los intereses confiados a su custodia, labor que se manifiesta en una libre apreciación de los datos ponderables y en la cual no puede ser sustituida por nadie porque, para que la licitud de la decisión a favor de una determinada oferta se viera comprometida desde el punto de vista de su legalidad, se hace necesario invocar la violación de las formas legalmente impuestas o que los motivos no corresponden a los datos del caso o que móviles espurios determinen el pronunciamiento afectando el fin debido del acto.

En consideración al dictamen de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, a los informes jurídicos del Comando de la Fuerza Aérea, del Ministerio de Defensa Nacional, de la Presidencia de la República y de la Fiscalía de Gobierno de Primer Turno, el Poder Ejecutivo resuelve adjudicar la licitación a la empresa Floridian S. A. y, en consecuencia, reiterar el gasto. Repito, hay una concurrencia: la existencia de una serie de organismos –algunos de orden jurídico y otros de carácter profesional– situados en distintas esferas del Gobierno nacional que se expiden al respecto. Detrás de ello existen profesionales y técnicos que han puesto la firma en este proceso licitatorio para determinar la resolución que el Ejecutivo lleva adelante.

Para fundamentar la resolución, este ministerio se basó exclusivamente en los fundamentos técnico-jurídicos de los organismos antes citados y no en otra cosa.

Cabe señalar que, con frecuencia, esta secretaría de Estado, Ministerio de Defensa Nacional, remite sus asuntos a consideración de la fiscalía de Gobierno. Lo hace reiteradamente, como mecanismo para mejor proveer desde el punto de vista jurídico cuando tenemos ciertas contiendas o diferencias en el asesoramiento, que son de fundamental importancia para la resolución de los caminos a adoptar. Reitero: como medida para mejor proveer, no con un criterio vinculante, sino en el marco de lo dispuesto por el Decreto 106/979.

Comunicado el Tribunal de Cuentas de la resolución del Poder Ejecutivo, el 1.º de febrero de 2017 decidió levantar las observaciones.

Otro de los elementos por los que fuimos convocados es la legalidad de este procedimiento. La certificación de la legalidad del gasto efectuado, a nuestro entender, queda acreditada por la Resolución del Tribunal de Cuentas n.º 442/17, de 1.º de febrero de 2017.

Sobre el planteo del señor legislador relativo a la legalidad del procedimiento, se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 211 de la Constitución de la república que en su literal B) establece que compete al Tribunal de Cuentas: «Intervenir preventivamente en los gastos y los pagos, conforme a las normas reguladoras que establecerá la ley y al solo efecto de certificar su legalidad, haciendo, en su caso, las observaciones correspondientes».

En el considerando de la resolución del Tribunal de Cuentas se señala que son de recibo los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su resolución de 29 de diciembre de 2016, por la que dispone reiterar el gasto y adjudicar el objetivo de la contratación. En base a ello, el Tribunal de Cuentas resuelve levantar las observaciones formuladas por este tribunal, en Resolución n.º 4261/16 de 30 de noviembre de 2016, y comunicarlo al Poder Ejecutivo y al contador auditor destacado ante el Ministerio de Defensa Nacional.

Esta resolución del Tribunal de Cuentas fue complementada por la Resolución n.º 510/ 17, por la que se dispuso levantar las observaciones formuladas por el tribunal en la Resolución n.º 4261/16 e intervenir el gasto. Una vez más, la certificación de legalidad del gasto quedó debidamente acreditada por la intervención del Tribunal de Cuentas.

Señora presidenta y señores legisladores: cuando hablamos de legalidad, todos los aquí presentes debemos compartir que hablamos de algo muy caro para nuestro país, para nuestra democracia, para nuestras instituciones y para el Gobierno. Por todo ello, es oportuno destacar, respecto a los procedimientos para la ejecución de gastos –como es sabido–, que deben ser sometidos a la intervención de los organismos de contralor que verifican su legalidad.

El Ministerio de Defensa Nacional ha logrado un porcentaje de obligaciones intervenidas sin observación, que oscila entre el 97,5 % y el 99,9 % de las intervenciones. En el último quinquenio el número de obligaciones remitidas al Tribunal de Cuentas se ubica entre 18.000 y 19.000 anuales, lo que representa un volumen tremendamente importante.

En cuanto a los montos ejecutados, el porcentaje que ha merecido alguna observación por parte del Tribunal de Cuentas y de la Contaduría General de la Nación ha sido, para el Ministerio de Defensa Nacional, apenas el

1 % del gasto global. Digo esto porque pienso que no es menor para la Administración del Estado. Esto habla de la legalidad de los procedimientos, de las buenas prácticas administrativas, de la defensa y de la transparencia. Estos son los números reales, constatables de los procedimientos que se ponen a disposición del Tribunal de Cuentas y que tienen estos resultados respecto al Ministerio de Defensa Nacional.

Para tener una magnitud exacta de esto, informo que en el año 2014 –y este procedimiento ha seguido hasta el presente–, de un total de 18.876 gastos remitidos a la intervención, tan solo el 1,54 mereció observación. Si lo analizamos desde lo que representa en montos intervenidos, el 99,21 % de los gastos del Ministerio de Defensa Nacional no merecieron ninguna observación. Lo reitero, porque esto debe conocerse: el 99,21 % de los gastos del Ministerio de Defensa Nacional no merecieron ninguna observación por parte de los organismos de contralor del Estado. Fruto de estos resultados –elemento que a nosotros nos enorgullece como administradores–, el Ministerio de Defensa Nacional fue reconocido por el Tribunal de Cuentas de la república por las buenas prácticas en la Administración pública.

También entiendo oportuno informar que el ministerio ha recurrido al Tribunal de Cuentas para la realización de auditorías de procedimientos, aun cuando de acuerdo a la norma no existe obligación de que sea ese el organismo que las realice, pero hemos concurrido allí porque sí existen leyes que nos determinan la auditoría de determinado tipo de procedimiento como, por ejemplo, el manejo de fondos de terceros, entre otros, pero no nos obliga a que sea el Tribunal de Cuentas el que deba realizarlo. Ejemplo de ello es la auditoría que se realiza con respecto a los fondos provenientes de las misiones de paz. Desde el ejercicio 2009 a esta parte, todos los años han sido auditadas por el Tribunal de Cuentas –para nosotros no significa una obligación– por valores anuales entre USD 50:000.000 a USD 60:000.000. Esto habla de la confianza en el Tribunal de Cuentas. Para nosotros no existen uno, dos o tres tribunales; no es un tribunal cuando nos observa y otro cuando aprueba nuestros procedimientos; solo existe el Tribunal de Cuentas de la república, cuerpo conformado al amparo de la Constitución y de las normas vigentes, que emite sus dictámenes y los respetamos. La historia interna, el ventilado de las mismas, sus procedimientos, son propios del Tribunal de Cuentas. El Ministerio de Defensa Nacional tiene una línea de actuación y de relacionamiento con él –que acabo de explicar–, como organismo de contralor y no como otra cosa. Para nosotros no existen talantes diferentes, sino un mismo órgano que actúa y nosotros procedemos en relación con el mismo de acuerdo a la normativa vigente.

Con respecto a la conveniencia de la compra de la aeronave multipropósito, la respuesta al señor legislador creo que ha sido ampliamente explicada a lo largo de esta exposición, a partir de cada una de las etapas del proceso realizado para la compra de la aeronave. Igualmente, entiendo oportuno subrayar que la disponibilidad de esta aeronave –como ya se ha dicho, no ahora sino años atrás– complementa capacidades que la Fuerza Aérea Uruguaya hoy no posee, de acuerdo con lo informado y fundamentado por los informes que aquí hemos dado. Como dije, el Comando Aéreo Logístico entiende que la aeronave soluciona deficiencias de carácter operacional de la capacidad de la fuerza, lo que redundará en el mejor cumplimiento de las misiones y la tarea de la institución. Del mismo modo, el director del Servicio de Abastecimiento de la Fuerza Aérea, brigadier general José Visconti, en su momento argumentó que el avión multipropósito es adecuado para las necesidades requeridas. Esta afirmación se basa en que el Hawker HS 125-700A obtuvo las más altas puntuaciones en la evaluación operacional de plataformas realizada por el Comando Aéreo de Operaciones, destinada a analizar las posibles opciones para satisfacer las necesidades de la fuerza–, estando aún por encima de aeronaves más modernas y de mayor tamaño, y todo esto a un costo de operación y adquisición muchísimo menor, llegando a ser, en este último parámetro, hasta veinte veces menor.

Para tener una real dimensión de lo que significa esta compra en términos económico-presupuestales para el ministerio, tengo un extenso informe que no voy a leer porque es demasiado largo y entiendo que debo hacer un uso eficiente del tiempo para el trabajo que estamos realizando, pero lo dejo a disposición de los señores legisladores.

A continuación, solicito a la señora presidenta que me permita ceder el uso de la palabra al señor comandante de la Fuerza Aérea, general del aire Alberto Zanelli, quien ahondará en aspectos técnicos vinculados a la exposición que acabo de realizar. Como asesor de este ministerio, es él quien conoce en profundidad el tema y quien nos ha marcado el camino, desde el punto de vista del asesoramiento, para tomar las decisiones que hemos adoptado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Alberto Zanelli.

SEÑOR ZANELLI.- Buenos días, señora presidenta. Soy Alberto Zanelli, comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, y es un honor para mí y para mi institución dirigirme a este Cuerpo en este día.

Señora presidenta: en pantalla proyectaremos algunas transparencias y videos que esperamos sean amplificadores de las palabras que vamos a decir.

La misión fundamental de la Fuerza Aérea Uruguaya es la vigilancia y el control del espacio aéreo soberano. Con el control asegurado, la Fuerza Aérea debe ejecutar otras tareas que aseguren la obtención de los objetivos políticos del Estado mediante el uso de plataformas aéreas, llevando a cabo misiones –es decir, volando–, entre las

que destacamos: transporte de pasajeros y carga, traslado de enfermos, reconocimiento, búsqueda y salvamento, enlace aéreo regional, además del chequeo y calibración de ayudas a la navegación aérea.

El avión que ustedes han visto despegar, y que hoy nos ocupa, es un Hawker Siddeley 125-700A matrícula CX-CIB.

Este avión tiene su origen en un requerimiento de la Real Fuerza Aérea Británica, y que la prestigiosa firma de aviación Havilland en la década de los sesenta convirtió en un proyecto muy exitoso. Me refiero al Havilland 125. Posteriormente, por motivos comerciales, esta empresa fue vendiendo la división productora de estas aeronaves a diferentes firmas y corporaciones, pasando de la Havilland original a la British Airspace, Hawker Siddeley, British Hawker y finalizando en la Hawker Beechcraft y la Raytheon Aircraft Corporation.

Es un avión originalmente diseñado para entrenamiento de tripulaciones y transporte de pasajeros y carga, que ha sido utilizado profusamente en Inglaterra, Estados Unidos y República Sudafricana, además de Australia.

Una de las misiones fundamentales que esta aeronave o plataforma ha realizado es el chequeo de radioayuda radioeléctrica para la navegación aérea. El primer país en realizarla fue Japón, pero también la realizaron Brasil y los Estados Unidos de América.

Desde el inicio, también se descubrió su capacidad para ser utilizada como ambulancia aérea y para transporte de órganos y tejidos, lo que fue realizado en varios países a lo largo y ancho del mundo.

Es conocida su capacidad para realizar misiones y tareas de reconocimiento y en esos casos es dotada de dispositivos electroópticos y equipos de comunicación de diferentes tipos a fin de asegurar la eficiencia de esta tarea.

Residualmente, realiza transporte de autoridades en apoyo a la gestión del Estado, en innumerables países. Particularmente destaco a Inglaterra, incluyendo al escuadrón real de transporte de toda la cabeza de Gobierno del país, y la Fuerza Aérea Brasileña que integró el escuadrón presidencial, que tiene sede en la ciudad de Brasilia.

Esta aeronave también realiza tareas de búsqueda y salvamento, para cuya misión normalmente es dotada de un radar de búsqueda y otros sensores. En ese momento recibe el nombre de protector y el primer país que la utilizó fue Japón.

Residualmente también, ha sido utilizada por la aviación comercial a lo largo y ancho del mundo, tanto por propietarios particulares como por empresas de aviación.

Quisiera referirme ahora a las especificaciones del caso que nos ocupa, es decir, al de Havilland modelo original DH125, actualmente Hawker Siddeley 125-700A. Está dotado con dos motores turboventiladores que permiten menor gasto de combustible y reducida contaminación en lo relacionado a la supresión de ruido. Como detalle importante, quiero destacar que este avión está dotado de *turbofan* de procedencia norteamericana occidental y que, al momento, la flota de motores volando es de 60.000 motores, 11.000 de los cuales son del tipo que existen en el avión. Además, al momento, han totalizado más de cien millones de horas de vuelo.

La aeronave está dotada de una planta auxiliar de potencia, lo que le permite independencia de equipos de apoyo en tierra para operar en aeropuertos de reducida capacidad de apoyo. Tiene una escalera propia, integral a la puerta de pasajeros, tal como veremos en pantalla a continuación, y desarrolla una velocidad de 780 kilómetros por hora a 10.500 metros de altura. Tiene una capacidad de ascenso de 20 metros por segundo a nivel del mar, lo que le permite alcanzar rápidamente los niveles de vuelo de crucero, que es cuando la aeronave mejor se desempeña en lo que respecta a velocidad y consumo de combustible. En esa forma tiene un alcance de 4000 kilómetros.

La tripulación que necesita el avión depende del tipo de misión que vaya a realizar. Debe tener, como tripulación mínima, pilotos y se puede agregar un auxiliar de cabina. A su vez, dependiendo de las misiones, podremos contar a bordo con operadores, observadores, médicos, enfermeros o lo que sea necesario.

La aeronave está dispuesta para operar en pistas preparadas y semipreparadas, es decir desde concreto o asfalto, hasta pasto o grava.

Dependiendo de la configuración con que se la prepare, tiene una capacidad de transportar un máximo de hasta 17 pasajeros. La aeronave que nos ocupa hoy puede llevar ocho pasajeros más un auxiliar de cabina.

Estamos hablando de una aeronave de la que se construyeron más de 1600 unidades y se considera que hoy hay aproximadamente 1000 en servicio.

En la placa que ustedes tienen en pantalla observamos por qué se define a esta aeronave como transporte liviano. Estamos hablando de un avión que, cuando está pronto para cumplir una misión, pesa en el entorno de seis toneladas y media. Es una aeronave cuyo peso máximo de despegue en rampa, con toda su capacidad de combustible y carga, está por encima de las 11 toneladas y 600 kilos. Puede llevar 4 toneladas y 300 kilos de combustible y puede alcanzar una carga útil de 5 toneladas y 200 kilos.

De este modelo y de esta matrícula se puede destacar que se trata de una aeronave equipada con aviónica de última generación, pero me voy a permitir resaltar las

principales mejoras en cuanto a las computadoras de funcionamiento de motores y las modernizaciones realizadas, lo que le permite una *performance* mejorada. Se puede afirmar que solo estas modificaciones superan largamente el cuarto de millón de dólares. En caso de falla de un motor, estas mejoras le permiten al avión utilizar hasta un 20 % más de potencia en el motor que queda operativo. Asimismo, con la recolección de datos en su sistema de almacenamiento de información podrá prevenir futuros eventos en el motor, realizar un mantenimiento preventivo y evitar fallas, lo cual es extremadamente importante para una aeronave que solo tiene dos motores.

También incorpora en cabina indicadores digitales de comportamiento de motor. ¿Por qué es importante esto? Porque es lo que le permite alimentar a la computadora de funcionamiento de la planta de potencia.

El avión cuenta con un sistema mejorado de alarma de proximidad al suelo, lo que significa un complemento de seguridad para la tripulación y para las operaciones que se realicen. Este sistema de alarma da cuenta de la existencia de ráfagas de viento en la proximidad del aterrizaje y, por supuesto, de la cercanía del terreno, pero también lo hace cuando la configuración del avión no es la adecuada para la maniobra que se pretende realizar –ya sea de despegue o de aterrizaje–, es decir que por un sistema aural avisa a la tripulación, por ejemplo, que no ha desplegado el tren o los dispositivos hipersustentadores, más conocidos como *flaps*. Asimismo, avisa a la tripulación en el caso de que se produzcan actitudes anormales como, por ejemplo, de hundimiento o de inclinación excesiva.

Este avión tiene instalado un sistema que permite a la tripulación realizar la planificación y el seguimiento del rodaje en pistas de aeropuertos congestionados, tal como ocurre en varias de las capitales de América, tanto en el sur como en el norte. A su vez, está dotado de un indicador de rumbo y posición del avión con respecto al terreno que está complementariamente asociado con la pantalla del radar, duplicando la información necesaria y sirviendo de respaldo para el vuelo a ciegas. También cuenta con todo lo necesario para la reducción vertical de espacio entre aeronaves a grandes altitudes, lo que le permite al avión –está certificado para ello– operar en espacios aéreos congestionados donde se han incrementado las rutas aéreas y reducido los niveles de separación vertical. De no tener instalados estos equipos, el avión no podría utilizar esas rutas.

Asimismo, cuenta con equipos de comunicación de alta frecuencia, lo que lo vuelve especialmente apto para vuelos de larga distancia; un mejor transmisor de localización de emergencia de última generación que se activaría en caso de accidente, y computadoras dobles de datos de vuelo, lo que complementa a los reductores de separación vertical y le permite a la aeronave una mejor eficiencia a la hora de la planificación y la ejecución –precisas y confiables– de la navegación en rutas de larga extensión.

El avión tiene instalado un radar meteorológico mejorado que integra en su pantalla los datos de navegación y cierta información referida a la *performance* y al comportamiento. Cuenta con una unidad digital para sintonizar múltiples frecuencias de equipo y pasar rápidamente de un equipo a otro, reduciendo el trabajo de la tripulación de cabina y aumentando la seguridad del vuelo. Cabe destacar que, además, está dotado de un teléfono satelital que es especialmente apto para diferentes tareas como, por ejemplo, mantener un contacto permanente con el centro de operaciones aéreas de la Fuerza Aérea Uruguaya, constituirse en una herramienta eficaz como la de comandante en escena para misiones de búsqueda y salvamento o para que las autoridades que se transporten puedan mantener el contacto con sus oficinas en tiempo real.

El avión y su cabina están dotados de un sistema de iluminación que permite realizar tareas de precisión, en el compartimiento de pasajeros, sin necesidad de utilizar otros dispositivos para mejorar la capacidad de trabajo, por ejemplo, en la atención de pacientes en vuelo.

Quiero destacar el uso del avión en misiones de búsqueda y salvamento, y para ello hemos diseñado la placa que se verá a continuación, donde se puede observar el Uruguay continental, el actual mar territorial de 200 millas y la futura extensión del límite a 350 millas. Como se puede apreciar, la línea punteada representa el alcance de la primera hora de vuelo del avión. Esto nos permite afirmar que el avión decolado desde cualquiera de las bases costeras de nuestro país es apto para alcanzar esos puntos, realizar el trabajo que se le indique y volver con el combustible necesario y suficiente para realizar la misión. La línea punteada equivale a 420 millas náuticas.

En la siguiente placa está representada el área total de responsabilidad de búsqueda y salvamento de la República Oriental del Uruguay. Dada la *performance* del avión, se va a constituir en una herramienta que va a complementar las ya existentes en nuestra flota; me refiero al Aviocar, de largo alcance, y al C-130 Hércules.

Como se puede apreciar en pantalla, el avión va a alcanzar sin problemas el área exclusiva de responsabilidad de búsqueda y rescate, podrá participar en la zona donde compartimos responsabilidad con Argentina y Brasil, y parte de la zona donde la responsabilidad de Uruguay es de coordinación, complementando las existentes plataformas C-130 para realizar las tareas de reconocimiento, vigilancia, búsqueda y salvamento.

Ahora me voy a referir a la tarea de transporte de pasajeros y carga, capacidad que genera fuerza para el ministerio. Para mejor ilustrar a los señores legisladores elegimos hacer una comparación del costo operativo directo por hora de vuelo de tres plataformas: dos conocidas en el inventario –que son el C-130 y el Brasilia–, y la futura aeronave Hawker HS 125. Como se puede apreciar, este avión es el que tiene menor costo operativo directo.

En la siguiente placa se verá una comparación del tiempo de vuelo requerido para realizar un tramo desde Montevideo a Santiago de Chile y se puede apreciar la ventaja del Hawker.

A continuación, veremos el costo total de la misión con respecto a los costos directos que mostramos anteriormente. Aquí cabe destacar que se trata de aeronaves de capacidades diferentes, llevan pasajeros y pesos diversos, tienen distintos costos y emplean diferentes tiempos. Lo que el Hawker ingresa a la panoplia de herramientas disponibles para realizar estas tareas, es una capacidad de transporte de pasajeros y carga que no teníamos, y un tiempo muy reducido para alcanzar un centro de interés como puede ser la capital del hermano país chileno.

La próxima placa muestra que el avión es capaz de operar en once aeropuertos. Contestando una de las preguntas realizadas sobre la lista de aeropuertos que están en pantalla, los que tienen más de 2000 metros de longitud de pista disponible para despegue son: Carrasco, Rivera, una de las pistas de Durazno y Laguna del Sauce; son menos a 1600 metros, los aeropuertos de Adami, Colonia, Paysandú, Salto, Artigas, Tacuarembó, Melo y una de las pistas de Durazno.

Quiero destacar que de acuerdo con las gráficas e información disponibles del avión Hawker, a 15 grados de temperatura y con el máximo peso de despegue, que es de 12 toneladas, el avión necesita una longitud de pista de 2303 metros. A 15 grados y 11 toneladas –son 1000 kilos menos–, el avión necesita 5400 pies de pista, lo que lo habilita a operar en más aeropuertos que los que hay de 2000 metros. Finalmente, con 8.2 toneladas de peso de despegue el avión solamente necesita 1000 metros de pista, lo que lo habilita a operar en los once aeropuertos que están en pantalla.

Puede observarse que el avión es capaz de alcanzar la mayoría de las capitales sudamericanas sin escalas, excepto Quito, Caracas, Bogotá, Guyana, Surinam y la Guayana Francesa, para lo cual necesita realizar una sola escala en condiciones de atmósfera estándar y con viento relativo en cero.

En esta placa podemos ver que el avión tiene capacidad intercontinental, lo que eventualmente nos va a permitir alcanzar los despliegues que tenemos en la República del Congo, en la ciudad de Bukavu, como ejemplo de navegación, con una escala en el Atlántico en la isla Ascensión y, eventualmente, alcanzar la pista de la isla Rey Jorge donde está instalada nuestra base antártica.

Realizadas estas afirmaciones respecto a la *performance* de la aeronave, voy a mostrar diferentes vistas para acercarla a los señores legisladores.

Esta es la aeronave CX-CIB objeto de este informe. Es un bimotor enteramente metálico de ala baja y tren de aterrizaje tipo triciclo. Aquí puede apreciarse la puerta de la tripulación y la de pasajeros, que cuenta con una escalera incorporada que le permite operar en aeropuertos con poca o ninguna infraestructura. Las dimensiones de la puerta son de 1,30 por 0,69.

En esta placa se ven dos vistas: una del área de la puerta y la otra de la escalera. La puerta accede a un vestíbulo que inmediatamente da acceso a la cabina de tripulación y al compartimiento de equipajes, de pasajeros y carga.

En la próxima placa se aprecia el *turbofan* o turboventilador TFE731, que es uno de los motores más comúnmente usados en este tipo de aviones, cuya población es cada vez más grande y se aguarda que siga creciendo en las próximas décadas. Aquí está la planta auxiliar de potencia –APU– que le permite a la aeronave generar su propia energía, aire acondicionado y demás servicios en aeropuertos de poca o ninguna infraestructura y escasos apoyos.

En la siguiente imagen se ve la cabina de pilotaje prevista para dos tripulantes, piloto y copiloto, y también pueden alcanzar a ver la redundancia de equipos y sistemas.

Aquí hay una vista de la cabina de pasajeros desde la parte frontal de la aeronave hasta el baño, en la parte del fondo, donde se pueden visualizar cinco butacas más un asiento triple oculto por una butaca al fondo, del lado derecho.

En esta imagen se ve la tapa del asiento del baño, que la Fuerza Aérea prevé transformar en un asiento extra que podrá ser destinado a ser ocupado por un auxiliar de cabina en las misiones que lo necesiten. Ahora se ve que el asiento triple que habíamos descrito en placas anteriores puede transformarse rápidamente en una cama de una plaza, lo que permite el traslado de ciertos pacientes cuya patología lo hagan necesario o proporcionar descanso para cualquiera de los pasajeros que sean aerotransportados por el avión.

En la próxima placa puede observarse las butacas delanteras y en especial destaco el mamparo delantero de la derecha. Este es muy importante porque como va a ser móvil va a permitir el acceso de las camillas al área de bodega donde van a ser transportados los pacientes.

La próxima placa tiene que ver con la misión de traslado sanitario, que es una capacidad complementaria de todas las plataformas de transporte existentes actualmente en la Fuerza Aérea.

A continuación se exhibirá un video proveniente de un país hermano, la república de México, que corresponde a una aeronave exactamente igual al CX-CIB –es decir, es un Hawker Siddeley 125-700A– que muestra cómo quedará esta aeronave para realizar esta tarea.

(Se proyecta un video).

–Este es exactamente el mismo equipo que nosotros esperamos adquirir mediante el procedimiento que se ha descrito. De esta forma los asistentes atenderán a los pacientes.

Ahora los señores legisladores pueden ver diferentes tomas de la bodega del avión.

En este momento se puede apreciar cómo se prepara a los pacientes para acceder al avión. Es un servicio para pacientes estabilizados que salen de un hospital y deben ser trasladados a otro por distintos motivos.

En la siguiente imagen se procede a la carga.

A continuación, se puede observar el folleto de la empresa que marca que es el mismo avión que aquel al que nos referimos. Allí se expresa que llegan a cualquier parte del mundo, punto que confirmamos.

Para lograr lo que los señores legisladores acaban de ver en el video, al avión se le ha instalado un dispositivo para el transporte de camilla que, entre otras facilidades, proporciona: oxígeno, aire a presión y una bomba de vacío para la función aspiradora. También prevé diferentes adaptadores y fuentes para permitir conectar distintos dispositivos médicos que requieran corriente eléctrica y no sean autoportantes en ese estado. Lo que se está adquiriendo es el dispositivo en sí mismo, los documentos y los manuales, además de todo lo necesario para la instalación a bordo del avión.

El módulo de transporte de camilla tiene facilidades para utilizar diferentes fluidos y sus correspondientes equipos dosificadores electrónicos en caso de ser necesario y es de los que utiliza nuestro ASSE-SAME 105. Además, consta de diferentes dispositivos electrónicos y equipos de apoyo, necesarios para la atención de los pacientes. También se ha incluido un cargador plegable de camilla y la camilla en sí misma.

En la siguiente placa tenemos una vista esquemática del dispositivo que, como los señores legisladores pueden apreciar, se constituye en un pedestal y un soporte para los diferentes fluidos que se le podrán administrar al paciente. En la parte inferior es donde se encuentra el porrón de oxígeno, el porrón de aire y la bomba de vacío que permite la aspiración del aire y el oxígeno para el paciente. El parante y los distintos puntos superiores es de donde se cuelgan las cosas o, si es necesario, se conectan diferentes dosificadores de fluido.

El gráfico siguiente muestra un elemento muy importante, porque se trata de un dispositivo que se agrega al diseño original del avión. Se trata de un dispositivo aeronáutico que tiene que ser aeronavegable, o sea que tiene que ser un dispositivo que permita el vuelo en forma segura para la aeronave y el paciente. Este dispositivo soporta 9 gravedades hacia adelante para el caso de que el avión tenga un abortaje, un aterrizaje brusco o un accidente. Hasta esa cantidad es lo que este dispositivo va a soportar sin moverse. A su vez, estamos hablando de 3 gravedades hacia arriba, 6 gravedades hacia abajo y 3 a 4 gravedades laterales. Esa diferencia está entre la que soporta la persona y sus anclajes y la estructura mecánica. Respecto a este punto quiero decir que la aeronave, cuando fue diseñada, obtuvo un certificado tipo que la declaró aeronavegable en forma segura para las autoridades que lo emitieron. Este dispositivo, ajeno al avión, al instalarse en él debe contar con un certificado suplementario que asegure que este dispositivo que se agrega y que modifica el diseño original de la aeronave, lo hace sin afectar la seguridad de vuelo y de las personas.

En el Uruguay la autoridad aeronáutica es la Dinacia, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, organismo que depende de la Fuerza Aérea Uruguaya, la que a su vez depende del Ministerio de Defensa Nacional. Es, por la ley de seguridad operacional, la organización encargada de definir la aeronavegabilidad del dispositivo.

En la placa inmediata se puede apreciar otra vista del dispositivo con sus correspondientes dimensiones. Es un dispositivo específicamente diseñado para este tipo de avión.

En la próxima imagen se ve el mismo dispositivo con aparatos que son de uso de ASSE y de SAME 105.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR ZANELLI.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿El dato del largo de la camilla es correcto? ¿Es 1,83 metros?

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

SEÑOR ZANELLI.- La camilla mide 1,83 por 0,46, y el módulo o pedestal, 1,38 por 0,48.

En la próxima imagen vemos sobre el pedestal instalado dos equipos de uso habitual por ASSE. Uno de ellos es la incubadora. Estos equipos son de uso habitual con aviones de la Fuerza Aérea.

Ahora los señores legisladores pueden apreciar una imagen que es de la misma procedencia que el video que mostramos. Las personas se están aproximando para cargar un paciente desde una camilla de ambulancia. Allí se

observa la camilla del avión. El paciente será recibido por un enfermero y va a ingresar directamente a la aeronave.

En la imagen siguiente se observa una vista del dispositivo que se está adquiriendo y fue ofrecido por el oferente, que es el cargador plegable de camilla. Este dispositivo va a permitir colocar la camilla en este cargador y elevarla a una altura razonable en la puerta. Una vez que está a esa altura, ingresa al avión. Finalmente, desde el cargador, la camilla gira y se coloca sobre el pedestal. El dispositivo cargador es plegable: una vez que finalizó la tarea de carga o de descarga del paciente, el dispositivo se pliega y se estiba para ser aerotransportado en la propia aeronave.

Con frecuencia nos referimos al tema de la flexibilidad. Somos una fuerza aérea pequeña, que valoramos mucho el equipamiento que tenemos, por eso, nuestras aeronaves tienen que ser flexibles, en el más amplio sentido de la palabra. Muchas veces son destinadas a realizar una misión y deben tener la capacidad, casi sin solución de continuidad, de cambiar de misión y de asignación y hacer otra que tenga mayor prioridad, porque no tenemos muchas aeronaves. Prueba de ello son las aeronaves que han trasladado autoridades. Incluso, a menudo, hemos dejado –con su anuencia– al señor presidente a pie por realizar traslados sanitarios. El resultado esperado de su incorporación es que la plataforma que hemos presentado aumente la flexibilidad que tiene la Fuerza Aérea de pasar de una tarea a otra en poco tiempo debido a su característica multipropósito.

En la siguiente placa figura la imagen –prácticamente de este fin de semana– del muy conocido C120 Brasilia, configurado para el traslado sanitario de un paciente –en una misión requerida por ASSE– del punto donde se originó la necesidad al que se destinó para realizar el tratamiento médico.

En la próxima placa aparece el también muy conocido C212 configurado para trasladar a otro paciente. El mismo C212 que transporta pasajeros y lanza paracaidistas también transporta pacientes al Cenaque, es capaz de sacar fotos, portar diferentes sensores y obtener importantes datos para facilitar la toma de decisiones de nuestro liderazgo político. Para ello la Fuerza Aérea mantiene una tripulación de guardia, en condiciones, por cada aeronave en orden de vuelo, las 24 horas, los 7 días de la semana, los 365 días del año, esperando servir de la mejor forma a nuestra patria.

Muchísimas gracias por vuestra atención, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta; creemos que hemos sido bastante amplios en esta primera intervención pues nos hemos referido a todas las etapas de este procedimiento de licitación, al proceso de compra y sus antecedentes procurando dar una visión general.

Como dije al comienzo, no vinimos a ganar o a perder sino a actuar con transparencia y dignidad, tratando de que resulte beneficiada la sociedad y de que quede en claro el carácter multipropósito de esta adquisición.

Seguiremos contestando las diferentes interrogantes, pero reiteramos lo que expresamos al principio: son falsas la mayoría de las expresiones públicas –que no atribuyo– que han hablado o dudado de las características del multipropósito de la aeronave. Han dudado de la posibilidad de los traslados sanitarios –que extensamente ha explicado el señor comandante en jefe– y del carácter direccionado de la compra cuando ha actuado el Estado –en sus distintas acepciones y organismos–, mediante un procedimiento reglado, en concordancia con la Constitución, la ley y los organismos que regulan la legalidad de estos procedimientos. Detrás de este procedimiento, han actuado profesionales del sector jurídico, por ejemplo, pero, de todas formas, si hay dudas, estamos a lo que se disponga porque queremos que resulte lo más claro posible para la gente.

Se trata de un largo procedimiento con diferentes etapas. Ya hay una adjudicación y estamos en condiciones de decir en qué etapa estamos y qué nos falta, pero estamos deseosos de que esta aeronave esté al servicio de la gente. ¡Estamos deseosos de que así sea!

El señor legislador Bordaberry nos ha formulado 25 preguntas y creemos que hemos contestado muchas de ellas. La primera de ellas, dice: «¿Al comprar aeronaves el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea Uruguaya o la Armada nacional, han exigido que tengan el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia, vigente? De ser afirmativa la respuesta indicar cuándo ello ocurrió». A esto respondemos que ni en este proceso licitatorio ni en ningún otro que se tenga presente en este momento se incluyó como requisito de admisibilidad que la aeronave adquirida deba tener certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia.

La pregunta 2 expresa: «¿Los aviones que hoy pertenecen a la Fuerza Aérea Uruguaya cuentan con el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia?». Tal como lo explicamos en nuestra intervención, no corresponde porque son militares. Están dispensados por el Código Aeronáutico. La aeronavegabilidad de las aeronaves militares la certifica el servicio de mantenimiento de la Fuerza Aérea, pero esta no lo es. Y tampoco lo es durante el proceso de compra. Lo será el día que se incorpore como aeronave militar, a lo que es el portfolio de la Fuerza Aérea, pero antes debemos ser sumamente rigurosos. Lo exigen las normas, pero también la responsabilidad de la administración del Estado.

La pregunta 3 enuncia: «Al redactar los pliegos de la licitación pública internacional n.º 020-2015, ¿la Fuerza

Aérea y el Ministerio de Defensa Nacional estaban en conocimiento de que el único avión del tipo que se solicitaba en la región era el Hawker Siddeley CX-CIB?». Sabíamos que en este tipo de aeronave y en este estado, era la única. Por ello se tramitó previamente una compra directa por excepción. Reitero, esta aeronave era la única en ese estado y con el equipamiento que aquí se ha detallado. No obstante, se realizó una licitación pública internacional para recibir eventuales oferentes, pero no se presentaron. Quiero agregar que esto no es novedoso ya que el Ministerio de Defensa Nacional ha efectuado licitaciones de otra índole. En algunas se han presentado muchos oferentes y, en otras, uno, dos o ninguno. Hemos declarado desiertos una cantidad importante de procesos licitatorios porque no se presentaron oferentes.

La interrogante 4 es la siguiente: «¿En qué plazo estiman el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea que se obtiene el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia?». Esta pregunta se respondió ampliamente cuando nos referimos a la certificación de la Dinacia y las condiciones para su requerimiento.

La pregunta 5 dice: «Para obtener el certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia, ¿es necesario matricular la aeronave en nuestro país?». La respuesta es sí.

La pregunta 6 dice: «Al confeccionar los pliegos de licitaciones antes mencionados, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea sabían que el costo de traer un avión para un vuelo de comprobación desde el hemisferio norte y retornarlo tiene un costo aproximado de USD 40.000, más los costos de alojamiento y viáticos de tripulación?». Sí, la Fuerza Aérea obviamente conoce los costos que implica el traslado de aeronaves. No obstante, la Administración redacta sus pliegos respetando los principios generales de contratación administrativa, de acuerdo con las normas vigentes. No toma en cuenta situaciones particulares. Redacta pliegos de acuerdo con lo que mejor se ajuste a las necesidades de la Administración que, a nuestro entender, son las del Estado y de su gente.

La pregunta 7 plantea: «Al adquirir el helicóptero Dauphin FAU 092, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea exigieron un vuelo de comprobación en nuestro país?». Sí, la compra del helicóptero Dauphin se hizo por el mecanismo de compra directa por excepción. Se realizó un vuelo de comprobación en el lugar donde se encontraba la aeronave y un vuelo de verificación en nuestro país. En este caso –que era una compra directa, no una licitación– se trataba de una sola aeronave que íbamos a ver en el exterior a costo de la empresa. En la licitación se podían recibir múltiples ofertas que implicaban, como ya se explicó, el traslado de una importante tripulación a distintos lugares con mecánicos, por ejemplo, según las calificaciones que se debían gestionar.

La pregunta 8 dice: «¿Cuál fue el motivo para exigir como antigüedad máxima del avión a adquirir 40 años? ¿Por qué no se solicitó un máximo de horas de vuelo? ¿Por qué no se solicitó cuando fue el último *overhauling*?». Esto ya fue contestado ampliamente. También lo contestó el general Zanelli en su intervención sobre el tema de los motores y del avión.

La pregunta 9 decía: «¿Están en conocimiento el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea que desde el año 2013 en el sitio especializado planelogger.com el avión Hawker CX-CIB figura como de propiedad de la Fuerza Aérea Uruguaya y como habiendo dejado la flota de Floridian S. A.? ¿Conocen los motivos por lo que sucede esto? ¿Tomaron alguna medida para cambiarlo?». A esto debo responder que la propiedad de la aeronave es la que surge del certificado expedido por el Registro Nacional de Aeronaves. Obviamente, cuando se presenta una empresa lo hace con el certificado de propiedad expedido por el Registro Nacional de Aeronaves. De no ser así, no hubiera podido ofertar y presentarse ante el llamado licitatorio.

La pregunta 10 decía: «¿El avión Hawker Siddeley CX-CIB fue utilizado por el Poder Ejecutivo, el presidente de la república, el Ministerio de Defensa Nacional o cualquier otra autoridad con anterioridad a la adjudicación de la licitación a Floridian S. A. el mes pasado? En caso afirmativo, sírvase indicar por quiénes fue usado, en qué fechas y a qué título lo hicieron: arrendamiento, cesión, préstamo, etc.». El ministerio no utilizó –¡el ministerio no utilizó!– el avión Hawker el mes pasado. Tampoco hay registros de que en el mes de enero lo haya utilizado el señor presidente. Los registros de vuelos presidenciales del avión datan del año 2013, cuando lo utilizó el expresidente Mujica para ir a Lima, y de 2015 cuando el presidente Vázquez viajó a Brasilia y al departamento de Artigas y aterrizó en la pista de la capital de dicho departamento.

La pregunta 11 decía: «En las ocasiones en que el avión fue utilizado por autoridades nacionales, ¿quién pagó el combustible, los servicios de tierra y los otros gastos en el extranjero? ¿Viajaron oficiales de nuestra Fuerza Aérea en dichos vuelos?». Con respecto a las veces que viajó el señor presidente en ese avión, se desconoce en qué modalidad lo hizo ya que es un acuerdo entre Presidencia de la República y un particular; no intervino el Ministerio de Defensa Nacional. En cuanto a si habían viajado oficiales de vuelo en el año 2015 cuando ya se había anunciado un procedimiento de compra, digo que lo hicieron el edecán del señor presidente y un oficial de la Fuerza Aérea en calidad de observador en la aeronave, dado que ya estaba el procedimiento lanzado y era importante tener un observador a bordo.

La pregunta 12 decía: «El avión Hawker CX-CIB, ¿en algún momento fue guardado en el hangar de la Fuerza Aérea Uruguaya? ¿Ello sucedió en los años 2015 y 2016? ¿Y en el 2017?». Sí, en Carrasco había pocos hangares;

hoy ya contamos con un número mayor. No es algo extraño que estacionen aeronaves en hangares de la Fuerza Aérea sin costo –repito: sin costo–, no solo esta, sino otras aeronaves particulares por una cuestión de carácter operativo y de intercambio para un mejor servicio desde la terminal aérea.

Paso a leer la pregunta 13: «Antes de intentar adquirir directamente la aeronave CX-CIB y antes de realizar la licitación, ¿consultaron el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea Uruguaya el mercado aeronáutico internacional y los precios por aeronaves similares? ¿Cuáles fueron las fuentes consultadas? ¿Cuál fue el resultado de tal consulta? ¿Quién la realizó?». Sí. Esto ya ha sido contestado aquí ampliamente. No queremos abundar, pero ponemos a disposición de los integrantes del Cuerpo la información.

La pregunta 14 decía: «¿El señor ministro estimó el valor de una aeronave similar a la que se termina comprando cuando se intentó la compra directa? ¿Dónde se informó para estimar el monto del avión en ese momento?». Este ministro no estimó ningún valor. Hubo una oferta de una empresa y el Comando de la Fuerza Aérea y sus organismos competentes evaluaron la propuesta realizando el estudio correspondiente, lo que fue debidamente acreditado en el expediente según las normas vigentes.

Ahora paso a leer la pregunta 15, que dice: «Al resolver primero la compra directa del Hawker CX-CIB y luego la licitación 020-2015, ¿conocía el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea la decisión de Beechcraft Hawker de interrumpir la construcción de este modelo, de no retomar la construcción del mismo y desmantelar la fábrica de los mismos?». Sí, en el año 2013 dejó de fabricar el modelo, pero no interrumpió la fabricación de repuestos, ¡no interrumpió la fabricación de repuestos! Hablamos de más de mil aeronaves fabricadas en un primer momento y de miles existentes en el mundo.

La pregunta 16 dice: «¿Existen aeronaves Hawker Siddeley en el país?». Sí existen, pero están fuera de servicio.

La pregunta 17 dice: «Al momento de intentar la compra directa del Hawker CX-CIB, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea averiguaron el valor en el que Floridian S. A. –Carlos Bustin– lo había adquirido? ¿En qué año fue adquirida la aeronave por Floridian y cuál fue el valor que Floridian S. A. abonó?». No; no se averiguó. Se podría ver porque surge del certificado de propiedad del Registro Nacional de Aeronaves el valor por el que lo adquirió Floridian S. A. Esto está acreditado en el expediente, que es público y que está a disposición de todos. Generalmente, en los procesos de compra que realiza el ministerio tampoco se lleva a cabo este procedimiento. Se han comprado muchas aeronaves usadas; se valora el costo y muchas veces el costo-beneficio del elemento a adquirir, pero generalmente no se va más atrás en el proceso de requerir información sobre los costos iniciales de estos productos.

La pregunta 18 decía: «¿El Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea intentaron la compra directa del avión Hawker CX-CIB en los años 2012 y 2013? ¿El expresidente Mujica desistió de dicha compra cuando se le llevó la resolución para su firma?». En los años 2012 y 2013 no nos consta que haya habido un proceso de compra directa. Ya lo dijimos acá al inicio antes de que se nos preguntara: que debía existir una oferta de aquel entonces –así consta– y que no existió un procedimiento administrativo llevado adelante por el Estado que implicara la compra. Por lo tanto, eso es lo que conocemos que ocurrió a nivel del Poder Ejecutivo, no en el Ministerio de Defensa Nacional: no existió oferta ni procedimiento de compra.

La pregunta 19 dice: «¿Están en conocimiento el señor ministro y la Fuerza Aérea que el 2 de marzo de 2015 el señor Carlos Bustin por Floridian S. A. expresó conocer que el Poder Ejecutivo tenía interés en adquirir un avión del tipo del Hawker CX-CIB y ofreció el de su propiedad por nota?». Sí. Esto ya lo contestamos anteriormente.

La pregunta 20 dice: «En caso afirmativo, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea realizaron estudios y evaluaciones, informes escritos, sobre la conveniencia y el interés en una aeronave de este tipo? En caso afirmativo, ¿quién o quiénes hicieron estos informes y en qué fecha?». Sí. Entendemos que también fue contestada.

Pregunta 21: «Al intentar la compra directa del avión CX-CIB primero y realizar la licitación internacional 020/2015 después, ¿el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea consultaron a la Unasev, al Ministerio de Salud Pública o a ASSE? En caso afirmativo, ¿existen informes escritos de estos organismos recomendando la compra de un avión de este tipo? ¿Quién o quiénes los firmaron? ¿En qué fechas?».

La Fuerza Aérea cuenta con el reconocimiento de la Unasev para completar el sistema de una evacuación aeromédica aerotransportada con un avión de alas fijas. Unasev ha expresado que el avión es necesario para integrar nuestro sistema. Paralelamente, hace pocos días, no por estas circunstancias sino por un proceso que venimos trabajando desde hace tiempo con el Ministerio de Salud Pública y con ASSE, se resolvió formar una comisión que funciona en el Ministerio de Salud Pública y que tiene que ver con la aerotransportación de pacientes y de órganos. Hace pocos días firmamos el protocolo de actuación en traslados aéreos. La Fuerza Aérea dará cumplimiento, ejecutará y se ajustará a la RFA n.º 55/03, normas para el cumplimiento de misiones de salvaguarda de la vida humana, de fecha 2 de enero del año 2002, en documento que adjuntamos.

La solicitud de traslado aéreo a la mesa central de operaciones del SAME 105 lo realizará el médico tratante, in-

dicando causa, patología, condiciones clínicas del paciente, así como su ficha patronímica. Una vez ingresada la solicitud al SAME 105, el coordinador del servicio se pondrá en comunicación con el Centro de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea con un número especificado y con el coordinador del equipo HEMS, trasladándole los datos del paciente, acompañantes y los teléfonos de contacto del médico solicitante del traslado, público o privado. El coordinador del equipo HEMS se pondrá en comunicación con el médico solicitante y valorará la oportunidad de traslado, y con el médico de la Fuerza Aérea. En caso afirmativo, convocará al equipo que realizará el traslado. La Fuerza Aérea Uruguaya será la encargada de seleccionar la aeronave adecuada, que será de ala fija o de ala rotatoria, según el lugar de evacuación, las condiciones meteorológicas, etcétera. Luego sigue este protocolo de actualización de traslado. Nos están convocando desde el año 2012 y hemos firmado el protocolo. Acá estamos diciendo que el sistema está integrado con ASSE, Salud Pública, el SAME 105 y la Fuerza Aérea Uruguaya a través del Ministerio de Defensa Nacional. Hemos nombrado a los responsables ante ella en el Ministerio de Defensa Nacional. Son: el director de Recursos Humanos, señor Ángel Sánchez, y el general del aire Alberto Zanelli. Como dije, aeronaves de alas fijas y alas rotatorias están al servicio de este sistema.

Pregunta 22: «¿Qué aeropuertos de nuestro país cuentan con pistas de más de 2000 metros? ¿Cuáles cuentan con pistas de más de 1600 metros? Se contestó.

Pregunta 23: «¿Cuáles fueron los motivos por los que el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea desistieron en 2013 de adquirir directamente el avión Hawker CX-CIB y en su lugar adquirieron el helicóptero Dauphin FAU 092?». No tenemos conocimiento de por qué se desistió iniciar el proceso de compra del avión de alas fijas. No estuvo en el Ministerio de Defensa Nacional. No consta, como ya se dijo, que haya habido algún proceso de compra. Lo que sí existió –ya lo dijimos antes de que se nos preguntara– fue un ofrecimiento. No tenía relación alguna la compra del helicóptero con el avión de alas fijas. Ambos eran necesarios para completar el sistema de evacuación aeromédica aerotransportada y conforman parte de las necesidades planteadas a través del PAFA –Plan de Acción de la Fuerza Aérea– desde hace varios años. Primero se planteó la necesidad desde el punto de vista operativo con el carácter multipropósito en distintas áreas, antes de los ofrecimientos y de los procesos de compra directa y licitatoria.

Pregunta 24: «¿Cuántos vuelos de traslado sanitario ha realizado en los últimos dos años el helicóptero FAU 092? ¿EL FAU 091 se encuentra operativo?». El FAU 092 no implica todos los traslados realizados desde el punto de vista sanitario porque, como bien lo ha dicho el señor general, los aviones de traslado de la Fuerza Aérea en su totalidad están a disposición de este servicio. O sea que parte de los mismos se hacen en aeronaves de alas rotativas y parte fundamentalmente en el FAU 092, que fue comprado para tal fin, pero no exclusivamente. Se realizaron 13 traslados sanitarios. Además, se efectuaron otros traslados sanitarios en otras aeronaves –que es lo que acabo de mencionar–, totalizando 38 traslados. Además, están los traslados de órganos y tejidos –que no figuran en este número– y las misiones de búsqueda y salvamento. El helicóptero 091 está fuera de orden de vuelo desde diciembre de 2016 por reparación de la celda de combustible y cumplir con el boletín de servicios, mantenimiento ordenado por el fabricante.

Señora presidenta: trajimos un cuadro –que no se podrá ver porque la imagen es pequeña– y un documento que podemos repartir, sobre las misiones de búsqueda y salvamento y las misiones de traslado aeromédicas desde el año 2004 en las distintas aeronaves, tratando de ser explicativos y transparentes para que la gente y los legisladores sepan qué hacen nuestros aviones, qué se hace con el dinero que la gente aporta al Estado para que el Estado y en este caso la Fuerza Aérea lo reviertan en servicios esenciales –¡servicios esenciales!– para la población.

Aquí están los números, esos son, pero no me importa el número, sino un caso: el que habilitó a salvar la vida de un desconocido ciudadano del interior de nuestra patria que fue trasladado en un avión de la Fuerza Aérea a un centro de asistencia especializado para que esa persona volviera al seno de su vida cotidiana a estar con sus hijos. ¡Eso es lo que debe hacer el Estado! ¡Eso es lo que debe hacer la Fuerza Aérea! ¡Eso es lo que debe hacer un país democrático a la altura de un país serio como es el nuestro! Me importa un solo caso y no la lista que acabamos de brindar a los legisladores. Tengan la seguridad, ¡tengan la seguridad!, señores legisladores, que esta aeronave mejorará, desde el punto de vista cuantitativo pero fundamentalmente cualitativo, esa condición en el Uruguay. ¡No tendremos necesidad de que los botellones, de que el suero estén colgados en los parantes laterales de las viejas aeronaves con las que hoy cuenta nuestra patria! Estamos licitando un kit adecuado para las circunstancias, certificado internacionalmente, que nos habilita a tener otra dignidad de traslado para nuestros uruguayos. ¡En eso estamos! ¡Eso buscamos! ¡Eso licitamos!

También hará otra cosa este avión. Como ya se ha dicho, hará traslados ejecutivos o como quiera llamárseles. No será un avión presidencial; podrá hacer vuelos presidenciales pero también vuelos de Estado, vuelos de requerimiento, de pronto, para legisladores que deben ir rápidamente a atender una demanda parlamentaria o lo que sea.

Nuestro presidente, a quien se le ha acusado de actuar con frivolidad, en un hecho denigratorio y lamentable que rechazamos de principio a fin, seguirá viajando internacionalmente en vuelos de línea. Lo seguirá haciendo para poner al Uruguay en el mundo, para conseguir mejores negocios, para conseguir empresas que trabajen en el Uruguay. No se trata de eso. ¡No se trata de eso! Esto es otra cosa. Es falso lo que se ha afirmado, que será para atender

un capricho o una frivolidad. ¡La dignidad de la institución presidencial, la dignidad de esta fuerza –que comanda este hombre que está acá adelante– de ciento cuatro años de existencia en nuestro país, que ha pasado por el gobierno de los tres principales partidos políticos, exige otro tratamiento público de estas cosas, señora presidenta! ¡No aceptamos, no permitimos que se denueste de esa manera a instituciones que son de todos y de todas, tan caras a las uruguayas y uruguayos! Debemos mantener la capacidad de poder separar ciertas cosas chiquitas de ciertas cosas muy grandes.

Pregunta 25: «¿Evaluó el Ministerio de Defensa Nacional o la Fuerza Aérea utilizar el avión perteneciente a Alur CX-LUR para traslados en el país como los que se prevé realizar en el Hawker CX-CIB?». Debo decir que la Fuerza Aérea Uruguaya no tiene nada oficial respecto del avión de ALUR; de pronto puede evaluarse eso en algún momento y ponerse en consideración. Debemos hacer notar que ese avión no posee las condiciones –eso sí lo sabemos– para cumplir con las tareas multipropósito que estamos manifestando en este momento.

Entendemos que esto contesta, señora presidenta, las interrogantes realizadas por el señor legislador. Sabemos que este proceso va a seguir en sala. Luego pretenderemos hacer algún otro tipo de intervención.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Gracias, señor ministro.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra para una cuestión de orden, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- Solicito un cuarto intermedio de diez minutos a fin de ajustar la presentación de PowerPoint que realizaré a continuación.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar.

(Se vota).

–9 en 9. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Comisión Permanente pasa a cuarto intermedio por diez minutos.

(Son las 13:38).

(Vueltos a sala).

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 14:01).

–Puede continuar en el uso de la palabra el señor legislador Bordaberry.

SEÑOR BORDABERRY.- Antes que nada quiero agradecer al señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea por sus explicaciones y al señor ministro por sus respuestas.

Voy a hacer un par de anotaciones antes de pasar a una pequeña presentación.

Se ha hecho referencia y se ha hablado mucho de declaraciones públicas, de contestar cosas que se han dicho en la prensa y no sé cuántas cosas más. Creo que por suerte en el Uruguay se puede hablar libremente y es bueno que así sea, pero me parece que lo más importante son las respuestas que se dan en el Parlamento. Se habló de dignidad, y hay que recordar que dignidad también es venir al Parlamento a dar explicaciones cuando se piden respuestas.

Tengo la versión taquigráfica de cuando el señor ministro concurrió a la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, el 18 de agosto de 2016, y las preguntas que le hice. Paso a leer: «¿Cuáles son las prioridades de compra de equipamiento aéreo para este año?». Ante esa consulta, contesta el ministro: «No puedo decirle si las compras que estamos previendo se realizarán o no este año». Reformulo la pregunta: «¿Cuáles son las previsiones de compras en las que el ministerio está trabajando para este año, el que viene, etcétera?». El señor ministro responde: «Estamos trabajando en la compra de tres plataformas marítimas, con helicópteros a bordo». «Por otro lado, desde el punto de vista aéreo, estamos pensando en una sección de aviones que permita tener las posibilidades de entrenamiento y, en paralelo, la capacidad de defensa». Esa fue la segunda vez. La tercera vez le dijimos: «Cuando estuvo en la Presidencia de la República, le preguntamos por el avión presidencial y nos dijo que en realidad no lo estaba comprando la presidencia sino el Ministerio de Defensa Nacional. Quisiera saber si esto va en el presupuesto de este año o en el del año que viene y en qué situación está». La respuesta del ministro fue: «No conozco ninguna compra de avión presidencial. Lo que sí conozco es otro proyecto que tiene que ver con la posible adquisición de un avión multipropósito, que es otra cosa totalmente diferente. Un avión multipropósito implica viajes ejecutivos –no presidenciales–, traslados aeromédicos en el país». Y más adelante continúa: «Pero se evaluará. El presidente no nos ha dicho que lo compremos». Eso fue en agosto de 2016. La licitación se había abierto en marzo de 2016, es decir, varios meses antes. Ya se había recibido la oferta de Floridian S. A., y por tercera vez el ministro nos estaba diciendo que el presidente no le había dicho que lo compraran. Dijo que en el ministerio se estaba trabajando en el tema como un elemento que pudiera servir al Estado. Fíjense en las respuestas que nos dieron cuando en realidad iban avanzando en el procedimiento de compra ya que la licitación había sido publicada y las ofertas recibidas.

Es obvio que cuando pasan estas cosas uno entra a investigar más profundamente. Es más, después le señalamos al señor ministro que teníamos la licitación de marzo, y entonces dijo que la licitación era pública. Nos expresó lo siguiente: «En ese pliego licitatorio intervinieron distintos organismos. Yo no sé cómo piensa la gente que elaboró este pliego, de qué partido es, a qué pertenece. Fueron organismos técnicos, jurídicos de la Fuerza Aérea, de financiero contable, que trabajaron libremente para realizar un pliego licitatorio que públicamente dio la posibilidad para que distintos oferentes presentaran sus ofertas». Es decir que la cuarta vez que le preguntamos nos respondió.

Después el ministro volvió en noviembre. Esa vez fue citado por el señor senador Javier García. El senador le pregunta: «¿El Gobierno insiste con la compra del avión presidencial anunciada en su momento? De ser afirmativa la respuesta, ¿en qué etapa está el proceso y a quién se le compra?». «En algún momento el Gobierno uruguayo recibió una carta de ese empresario ofreciendo el avión?». La respuesta del ministro fue: «No conozco si el Gobierno insiste en la compra porque a nivel del Ministerio de Defensa Nacional no hemos recibido carta ni nota alguna». Hoy nos dijo que la Fuerza Aérea la había recibido y hace unos meses nos decía que no había recibido nada. Dignidad es contestar al Parlamento con la verdad. Dignidad es no ocultar como nos ha ocultado. Nos ponemos muy contentos de que finalmente haya venido a contestar y haya reconocido. No es que lo negó hace dos años; nos lo negó hace tres meses, y no una sino muchas veces. Quizá podríamos haber evitado esta sesión si hubiera respondido cuando lo citamos durante el tratamiento de la rendición de cuentas.

Pienso que en algunas de las respuestas que ha dado el señor ministro ha incurrido en contradicciones con sus propias declaraciones públicas, pero contradicciones groseras.

Dijo que este ministro no estimó el valor del avión. Yo lo vi en Dolores, cuando pasó lo del tornado, haciendo declaraciones y diciendo que estimaba que el valor del avión era de USD 15:000.000. Esas declaraciones salieron en la televisión y en los portales. Me parece que antes de hablar de dignidad y de las declaraciones de otros habría que mirar un poco la viga en el ojo propio y no tanto la paja en el ajeno.

Dicho esto, voy a tratar de convencer a los señores legisladores de todos los partidos políticos de que la compra del avión es ilegal. Sé que es difícil, que están las posiciones partidarias, pero por un minuto les pido un poco de comprensión. Voy a tratar de conmoverlos con argumentos que creo que son sólidos.

Lo primero que voy a hacer es citar la norma. El artículo 49 del Tocaf dice: «La comprobación de que en un llamado a licitación se hubieren formulado especificaciones o incluido cláusulas cuyo cumplimiento sólo sea factible para determinada persona o entidad, de manera que el llamado esté dirigido a favorecer situaciones particulares, dará lugar a su anulación inmediata en el estado de trámite que se encuentre, y a la iniciación, también inmediata, del sumario pertinente para determinar los responsables». Voy a tratar de mostrarles a los señores legisladores que en esta licitación se formularon especificaciones, se incluyeron cláusulas cuyo cumplimiento solo era factible para determinada persona o entidad. Y voy a tratar de probarlo no solo con hechos concretos sino también a partir de lo que son los principios generales, porque el Tocaf obliga al administrador público a facilitar la presentación de la mayor cantidad de oferentes –la regla es la amplitud; la excepción es que se limite la concurrencia–; a que se respeten los principios de igualdad; a que se procure siempre la concurrencia de muchas ofertas, y a que se rija por los principios de transparencia.

Ahora sí nos podemos hacer esta pregunta: ¿el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Defensa Nacional, incluyó en la licitación especificaciones o cláusulas cuyo cumplimiento solo era factible para una persona o entidad? ¿En la licitación había cláusulas que solamente podía cumplir Floridian con el avión que ganó? Sí; esa entidad era Floridian, que además le pertenecía a un amigo de un asesor –creo que el más cercano– del propio presidente de la república.

Otra pregunta que me hago es: ¿El Poder Ejecutivo, el Ministerio de Defensa Nacional, anuló la licitación cuando el Tribunal de Cuentas de la república advirtió que había una cláusula destinada a favorecer a un participante de la licitación? ¿Inició inmediatamente un sumario, tal como establece la ley, para determinar quiénes eran los responsables? No; no lo hizo.

Ahora bien: ¿cuáles fueron esas cláusulas ilegales destinadas a favorecer la compra de un avión presidencial a un amigo del principal asesor del presidente de la república? Fueron varias; voy a citarlas –porque esta no es una cuestión para hablar en el aire–, y pido a los señores legisladores que las analicemos juntos. La primera cláusula ilegal tiene que ver con el otorgamiento de un beneficio del 20 % al oferente que tuviera el certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia vigente, por el numeral 11, ítem 1. El Ministerio de Defensa Nacional –lo reconoció aquí el señor ministro– sabía que un solo avión en el mundo tenía vigente ese certificado –que lo tenga vigente no quiere decir que otro no lo pueda obtener–, y puso una ventaja de 20 % para el oferente que tenía ese certificado. Como también se respondió hoy aquí, el ministerio no exigió ese requisito en otras licitaciones. ¿Por qué? Porque, tal como el señor ministro expresó, las aeronaves militares no necesitan un certificado de aeronavegabilidad expedido por la Dinacia. O sea que cuando la Fuerza Aérea compró este avión, no necesitaba el certificado de la Dinacia porque la Dinacia –Dirección Nacional de Aviación Civil– regula, controla y emite certificados a la aviación civil, no a la aviación militar. Se lo preguntamos al señor ministro y lo reconoció al inicio de su exposición. Por lo tanto, le esta-

ban dando un 20 % de ventaja a un certificado que no se necesitaba.

Otro certificado de aeronavegabilidad que se exigía en el pliego como requisito de admisibilidad, era el de la OACI, el de otro país. Si no se tenía ese certificado, no se podía presentar. Pero además de ese certificado, se pedía el de Uruguay, por el que les daban una ventaja. ¿Qué es lo que se dice, equivocadamente? Que en realidad este no es un requisito de admisibilidad, sino que se puntuaba. Es así, pero en la forma en la que se hacía, se le otorgaba a este avión, frente a otros, una ventaja indescontable. Es decir que se puso como beneficio del avión algo que la Fuerza Aérea no necesitaba.

Además –y también se reconoció aquí–, el proceso para lograr el certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia impedía que se presentara alguien de afuera, y no solamente por el tiempo. Yo entré a la página web de la Dinacia y, ¿saben qué dice? Que para obtener el certificado hay que matricular el avión en el Uruguay. O sea que si un oferente tiene un avión en el exterior con el certificado vigente de aquel país y matriculado en aquel país y se quiere presentar a una licitación aquí, tiene que dar de baja aquella matrícula, traerlo al país para presentarse, matricularlo, sacar el certificado aun cuando pierde la matrícula original, y si luego pierde, debe ir a conseguir nuevamente la misma matrícula. Es como si para comprar automóviles en una licitación, se exigiera que todos los que se presenten estén matriculados, incluso los que no se sabe si se van a comprar. ¡Es una locura! Obviamente que esto espanta al primero que pasa por la puerta.

Entonces, ¡ubiquémonos! Los uruguayos nos sentimos los reyes de la transparencia –y es así–, y sentimos que tenemos una cantidad de cosas a favor en el país, pero no nos olvidemos de que estamos en la región más corrupta del mundo. Una persona de Estados Unidos sabe poco de Uruguay –es Sudamérica–, y si encima se empieza a encontrar con estas cosas, no viene; no va a perder el tiempo en vender un avión en USD 350.000, USD 400.000 o USD 500.000, si le empiezan a poner todas estas trabas.

Hay una sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo –un caso bastante reciente– que dice que las cláusulas en las licitaciones siempre deben orientarse a favorecer la comparecencia de la mayor cantidad posible de concursantes a fin de elegir entre ellos el mejor, y que las cláusulas limitativas deben ser excepcionales. La que perdió este juicio fue la Presidencia de la República.

Vamos a ver cuál era el efecto práctico de esta cláusula de 20 % de ventaja. Supongamos que en la oferta A el precio de la aeronave, sin la certificación de la Dinacia, era de USD 300.000. Y supongamos que la oferta B, con la certificación de Dinacia, era de USD 890.000. Tomemos ese precio que dijo el ministro; para mí era de USD 1:100.000, pero no importa. A la oferta A le damos un 30 % por el precio, y por la certificación de la Dinacia, como no la tiene, cero. El total es de 30 %. La oferta B, como está ofreciendo USD 890.000, le damos un 10,1 % y, por tener la certificación de la Dinacia, un 20 %. Le gana. La oferta de USD 890.000 le gana a la de USD 300.000. O sea que, en los hechos, la cláusula del 20 % representa USD 600.000 de ventaja. ¿Cómo quieren que alguien que está en Estados Unidos o en cualquier país piense en trasladar un avión por USD 40.000 y encima empezar un proceso de licitación con USD 600.000 de atrás? Salen corriendo.

La segunda cláusula ilegal es complementaria de la primera, porque se puso un plazo de sesenta días para presentar la oferta prevista en la licitación. El Ministerio de Defensa Nacional sabía que había un solo avión que tenía el certificado, y también sabía –porque así lo reconoció el señor ministro por escrito al Tribunal de Cuentas– que había un plazo mínimo de noventa días de llamado a licitación, pero igualmente se puso un plazo de sesenta días. Es decir que si pese a todo esto el que estaba en el exterior decidía traer el avión, matricularlo y sacarle el certificado de aeronavegabilidad, igualmente no tenía posibilidades porque le habían fijado un plazo de sesenta días a la licitación y obtener el certificado lleva noventa días. En realidad, lleva mucho más; si no me creen, pregúntenle a los de Alas Uruguay que estaban ayer aquí. Se ha dicho que en base a la cláusula cuatro, existía la posibilidad de pedir una prórroga. Creo que no hay que pedir prórroga; si se le da valor a un certificado de aeronavegabilidad que obtenerlo lleva como mínimo noventa días, no se debería fijar un plazo de sesenta días. Pero además dice que el Ministerio de Defensa Nacional «podrá» darle plazo o no.

Creo que estas dos primeras cláusulas están destinadas, claramente, a favorecer a ese avión, y acá se reconoció. Hay que decirlo claramente: el ministro reconoció lo relacionado con los noventa días, y sabían que era el único avión que tenía el certificado de aeronavegabilidad.

Tercera cláusula ilegal: obligación de tener el avión a disposición por ocho días para un vuelo de comprobación a los pocos días de la apertura de las ofertas y antes de la adjudicación. Esto también se reconoció –lo preguntamos– y, además del proceso de compra directa, surgía que el único avión de este tipo que había en la región era el que querían comprar. Y no solo en la región, porque la gente de Aero Baires dijo que era el único avión de este tipo que había en Paraguay, Uruguay y Argentina. Entonces, reitero: sabían que el único avión que había era este. Normalmente –y así se hizo cuando se compró el helicóptero Dauphin– se va a hacer el vuelo de comprobación allá, o se hace uno de verificación. Es lo lógico. ¿Qué sucede? Según se informó al Tribunal de Cuentas y también se reconoció hoy acá, traer un avión del hemisferio norte cuesta, por lo menos, USD 40.000, más costo de tripulación y viáticos, costo que no tenía el que estaba dentro del hangar de la Fuerza Aérea. Pero de eso vamos a hablar después. Además, ya había viajado algún oficial de la Fuerza Aérea en ese avión. Lo reconoció el ministro: sabían que era el

único avión que había acá, que el costo de traer otro era de USD 40.000 o más y pusieron una cláusula por la cual a los tres o cuatro días de abierta la licitación el avión tenía que estar a disposición aquí por ocho días.

Imagínense a alguien que quiera vender un avión y esté en Estados Unidos: corre con la desventaja de los USD 600.000, tiene que matricularlo y sacar el certificado si quiere competir, pero no lo va a hacer. Además, tiene que poner USD 40.000 o USD 50.000 para venir a ofertar un avión de USD 1:000.000. O sea que al 20 % que se otorga por el certificado y a los 60 días de plazo para tramitarlo –que ya constituyen ventajas– se suma que el oferente que no ofertara el avión de Floridian tenía que poner USD 40.000 o USD 50.000 y Floridian no.

Escuché acá un concepto que me cuesta creer que se haya afirmado: que no exigir que el avión tiene que estar acá violaba el principio de igualdad hacia el que sí lo estaba. Ese es un concepto jurídicamente poco entendible y, además, supone una confesión y un reconocimiento de que querían favorecer al avión que estaba acá. Ese argumento es el reconocimiento de lo que estaban haciendo. El principio de igualdad es que se revisa el avión donde esté, y si quieren se pone de costo el traslado de las personas, pero no se exige que lo deben traer acá. Es un principio básico del derecho.

Cuando se contestó la pregunta 7, en la que preguntábamos por el helicóptero 092 Dauphin, resulta que, en realidad, se contestó mal. Luego se verá en la versión taquigráfica. Se dijo que sí, y después se dijo que no pero, en definitiva, la pregunta era si se había traído el helicóptero al Uruguay para ese vuelo de comprobación, y primero dijeron que sí, y después que no. Se dijo que habían ido al exterior para hacer la comprobación y habían hecho la verificación acá. Hace dos años y medio compraron otra plataforma aérea y aplicaron un criterio distinto, pero para este caso lo cambiaron. Incluso, se ha citado –lo tengo acá porque es algo público– que un tercero preguntó si era así, si había que traerlo sí o sí, y la respuesta fue contundente: le dijeron que sí, que el avión tenía que estar acá y punto, imperativamente. Además, el vuelo de comprobación ya se había hecho: lo había hecho el presidente de la república, y no una vez, sino tres. Es decir que también debemos situarnos en eso: un 20 % de ventaja, exigencia de matriculación, falta de plazo, USD 40.000 y, además, en el avión que presentaba la competencia ya andaban los presidentes del Uruguay. Si en Estados Unidos o en Europa ven esto nos dicen que somos una república bananera. ¿Qué visión van a tener con estas cláusulas? Allá abajo, Uruguay, Sudamérica. ¡Ah, no! ¿Con estas cláusulas?

Cuarta cláusula ilegal: el tope de antigüedad de 40 años para el avión; esta pregunta no la contestó el ministro. Cuando le hicimos la pregunta de la cantidad de horas y por qué el tope de antigüedad de 40 años para el avión, dijo que tenía un buen remanente de horas. Está bien, pero en la licitación se pone un máximo de años: 40. ¿Saben cuántos años de antigüedad tiene el avión que se compra? 38. Claro: haber puesto 38 quizás hubiera sido demasiado. Se puso 40 años. Está calzando justo.

Asimismo, se habló acá del remanente de horas, y está bueno hacerlo. También se habló de los aviones presidenciales y hasta se dijo que el presidente Macri se está comprando un avión; que está cambiando el Tango 01 que había comprado Menem y que estaba usando Cristina Fernández de Kirchner. ¿Miraron lo que está haciendo Macri? Le pidió asesoramiento a la OACI. ¿Y saben qué es lo que le está exigiendo la OACI? No solamente antigüedad, sino también un máximo de horas. ¿Saben cuál es el máximo de horas que le dice la OACI que tiene que tener el avión para comprarlo, para que tenga un tiempo de vida útil bastante bueno? 7000 horas. ¿Cuántas horas tiene este avión? 13.500. Casi el doble. No se pidió una cantidad de horas máximo porque la OACI recomienda 7000, y este tiene 13.500. Otra casualidad. Se va a la antigüedad de 40 años y no a las horas.

También preguntamos si sabían cuándo se le había hecho el *overhaulin*, cuánto era el remanente, y no se nos contestó. Supongo que si se intentó comprarlo en el 2015, ya fueron dos años, y por ahí leí algún documento que se hablaba de seis años antes del próximo *overhaulin*. O sea que nos quedan cuatro. Y un *overhaulin*, según he averiguado, cuesta entre USD 300.000 y USD 450.000 o USD 500.000.

Quinta cláusula ilegal –esto es importante: no son una, dos ni tres, sino que ya vamos por la quinta que, en realidad, son dos que tienen el mismo motivo–: se estableció en el anexo C) de la licitación que algunos elementos que se exigían serían evaluados a criterio exclusivo de la Fuerza Aérea Uruguaya. ¡Fíjense la seguridad jurídica que le damos al que va a contratar con nosotros! Le decimos: «¡Preséntese!, pero alguna cosa la evalúo a mi exclusivo criterio». Esto es ilegal por donde se lo mire. Violenta un principio general del derecho. Además, no se puede dejar la interpretación de las cláusulas sujetas a la voluntad de una sola de las partes. El Estado, cuando hace una licitación, está contratando.

Encontré una sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, la n.º 132 del año 1996. «La licitación se transforma en doblemente restringida no solo por el número sino también porque se han tenido en cuenta los proponentes que el director conoce. No cabe duda alguna de que el acto administrativo carece de fundamentación, incurriéndose en desviación de poder en beneficio de aquellos que gozan del conocimiento personal». Ahora, ¿quién va a invertir USD 40.000 para traer un avión, sabiendo que corre con la desventaja de 600.000 y, además, que está sujeto a la evaluación y al criterio –que no se anuncia– en determinados ítems?

Pero a estas cláusulas que son bien claras, se agregan otras cosas. Hay un cúmulo de indicios y presunciones que

se suman y confirman las ilegalidades ya señaladas. Junto con los elementos claros y contundentes, existen otros que confirman que este negocio fue ilegal y que creo está destinado a favorecer a una persona.

Las normas vigentes que rigen la interpretación y el análisis de estas conductas permiten sumar lo que en el derecho se conoce como indicios. ¿Qué son los indicios? Son hechos probados de los cuales, por la regla de la experiencia, se deduce o presume que ocurrió determinada cosa. El Decreto 500/91 establece, como principio general de interpretación en esta contratación administrativa, la imparcialidad, la legalidad objetiva, la buena fe y, en su artículo 70, dice que los hechos relevantes para la decisión pueden acreditarse por cualquier medio de prueba no prohibido por la ley y que la valoración de la prueba se efectuará de conformidad con las normas del Código General del Proceso. ¿Y qué dicen los artículos 140 y 141 del Código General del Proceso, a que se remite el Tocaf? Son dos reglas básicas. En primer lugar, que las pruebas se tienen que apreciar racionalmente y en su conjunto. Se darán cuenta que si uno suma el 20 % del certificado de aeronavegabilidad, los sesenta días que impiden llegar porque son noventa y la exigencia de traer el avión hasta aquí –que tiene un costo de USD 40.000–, el conjunto impacta. Pero, además, el artículo 141 dice que para inferir del hecho conocido el hecho a probar, se aplicarán las reglas de la experiencia común. Quiere decir que acepta los indicios como forma de interpretar esto; es decir que pueden existir otros hechos conocidos, de los que resulta la misma conclusión del proceder contrario a las normas legales. ¿Cuáles son esos otros hechos que confirman el proceder ilícito a partir de indicios que se interpretan racionalmente? Ya vimos las cláusulas ilegales y ahora vamos a ver indicios que, analizados racionalmente y en su conjunto, nos llevan a la misma conclusión.

La primera es que el avión figura desde el año 2013 a nombre de la Fuerza Aérea, en el sitio de Internet Planelogger. La diapositiva que estamos exhibiendo no se ve muy bien, pero si entran en la web a Planelogger y ponen Hawker 700A CX-CIB, les va a aparecer. Allí se dice que en el año 2013, «*left fleet* Floridian», es decir, abandonó la flota de Floridian, y respecto de la Fuerza Aérea Uruguaya, que se suma al *fleet.*

Como bien dijo el señor ministro, la propiedad no la da un portal de Internet; aquí tengo los certificados que pedí a los registros correspondientes y no voy a ser un irresponsable al decir –por un lugar de Internet– que un avión se compra. Los certificados dicen que está a nombre de Floridian. Si dijeran otra cosa, ya estaba en el juzgado y no aquí; esa es la verdad. Sin embargo, no se contestó mi pregunta respecto a si sabían que desde el 2013 este avión figuraba a nombre de la Fuerza Aérea. De pronto no lo sabían, pero creo que esto se sabe desde principios del año pasado porque se ha escrito sobre este tema y se ha señalado –cuando se está llevando adelante una licitación– que en este sitio figura a nombre de la Fuerza Aérea. ¿La Fuerza Aérea no se comunicó? ¿El Ministerio de Defensa Nacional no dijo nada cuando se decía que el avión le pertenecía y eso no era así? Además –y esto es lo más importante–, ¿este sitio es de Horangel o de las señoras que adivinan el futuro? ¿Cómo puede ser que en el 2013 supieran que en el 2017 íbamos a comprar este avión?

Es un indicio fuerte; sé que no es contundente pero normalmente lo que figura en los portales lo es. Aquí hay un portal que en el año 2013 nos estaba diciendo lo que iba suceder en el 2017. Yo lo tomo como un indicio importante.

El segundo indicio es que el avión fue utilizado por el expresidente Mujica y por el presidente Vázquez en más de una ocasión y antes de la licitación. Esto ha sido reconocido por el señor ministro. El 30 de setiembre de 2012, el presidente Mujica se subió a este avión. A mí no me gustan mucho sus colores, por motivos políticos y futbolísticos pero, más allá de eso, supongo que ahora que va a ser de la Fuerza Aérea sacaremos algunos de esos colores. Lo cierto es que el expresidente Mujica se subió a ese avión y viajó a Lima. No es el único avión de empresarios amigos al que se subió el entonces presidente porque, como recordarán, viajaba en el de Fripur.

Muchos van a recordar este vuelo que se hizo en setiembre de 2012, porque aquí en el Uruguay estaba ocurriendo algo que tuvo una repercusión enorme y que fue comentado por el entonces presidente Mujica, a bordo de ese avión. Mientras viajaba en el avión de Floridian a Lima, Perú, se hacía el remate de los aviones de Pluna. En ese momento, en Montevideo, entre «el caballero de la derecha», López Mena, Fernando Lorenzo –el entonces ministro de Economía y Finanzas– y Calloia armaban la farsa aquella del remate de Cosmo. Y a bordo de ese avión, que ahora estamos comprando, el expresidente Mujica hizo declaraciones que después salieron en la prensa. Dijo que el remate de los aviones iba a durar dos minutos y que habría un solo oferente. ¡Otro que tenía la bola de cristal! Porque a no sé cuántos metros de altura, arriba de los Andes dijo: «En Montevideo va a pasar esto», ¡y pasó! Hubo un solo oferente. Todos sabemos cómo terminó eso: el «caballero de la derecha» no era de la derecha sino de otra cosa, y además era testaferro de López Mena, habían conseguido un aval trucho y terminaron procesados el ministro de Economía y Finanzas en funciones y el presidente del Banco República en funciones. Esto es una paradoja del destino, porque fíjense que esta afirmación casualmente se hizo a bordo de este avión que estamos comprando.

Eso no es todo. Al poco tiempo de asumir y cuando todavía no lo habíamos comprado y se estaba intentando hacerlo directamente o preparando la licitación, el presidente Vázquez se vuelve a subir a ese avión. ¡Vaya si este es un indicio importante! Estamos comprando algo que los presidentes ya estaban usando. Algún vínculo con el dueño del avión tenían que tener porque les permitía usarlo

antes de comprarlo. Pregunté a qué título lo usaban pero el señor ministro dice que lo desconoce. Yo creo que no hay cenas gratis como no hay viajes de avión gratis.

Ahora nos enteramos de que no solo fue a Lima, sino que también viajó a Brasil y a Artigas. Tengo entendido que cuando fue a Artigas le pidieron al entonces presidente que viajara con poca gente, poca carga y poco combustible por el riesgo que significaba aterrizar un avión de este tamaño en ese aeropuerto. Además, hay otro adivinador de futuro o prestidigitador. ¡Préstenme la bola de cristal porque me gustaría jugar a la quiniela o saber qué caballo ganará el domingo en Maroñas!

El anterior comandante en jefe de la Fuerza Aérea, en mayo de 2005, declaró a la prensa que Uruguay iba a comprar la aeronave a una empresa privada uruguaya, la que le proporcionaría entrenamiento de manejo y de mantenimiento a la FAU. Y que el presidente Vázquez ya lo había probado. ¡Otro que sabía que iba a existir una licitación y que existiría un único oferente que iba a ganar! Todos parecían saber lo que iba a pasar; por lo menos, es sospechoso. Es decir, antes de que se publicara la licitación, los presidentes de la república ya lo usaban y el comandante en jefe de la Fuerza Aérea decía que iban a comprar ese avión. Ya sé: alguno dirá que en realidad les habían ofrecido el avión y aprovecharon para viajar en él. Muy bien. Como dijimos, los indicios se tienen que analizar en su conjunto, racionalmente, por lo que vayamos sumando. Sumemos que lo usaban, y todas las otras cosas. A su vez, un sitio web afirmaba que era del Estado. O sea, la apariencia pública era que nos pertenecía, lo usábamos y, además, en un sitio web se decía que era nuestro.

Y hay otro indicio muy fuerte, que se reconoció en el día de hoy: el avión lo guardaban en el hangar de la Fuerza Aérea. ¡No sé si me entienden! Lo usaban los presidentes –¡es increíble!–, figuraba en un sitio web como del Estado y lo guardaban en el hangar de la Fuerza Aérea. Es como si yo, que tengo una camioneta ahí afuera, dijera que no es mía aunque viniera todos los días en ella, la guardara en el garaje de mi casa, y resultara que en un sitio web se dijera que es mía. Es una presunción fuerte de que es mía.

Esto se suma a todo lo demás y a lo que está por venir.

Visto en perspectiva, en un análisis racional y de la prueba en conjunto, creo que esto es de una contundencia tremenda. Más allá de eso –no pido que lo digan–, coincidirán que ameritaba que se convocara al ministro para aclarar el tema. Si no nos contestó cuando lo citamos, si resulta que el avión lo usaban los presidentes y lo guardaban en el hangar de la Fuerza Aérea, creo que era razonable que invitáramos al ministro para que aclarara el tema. Y son razonables las dudas que se nos han generado. Pero hay más.

El precio que estamos pagando por el avión es más del doble de lo que vale. Estamos comprando un avión en USD 1:100.000, cuando se pueden conseguir aeronaves mucho más nuevas y con menos horas de vuelo por USD 350.000 o USD 500.000.

Nos dice el ministro que no es por USD 1:100.000, sino USD 1:010.000. Está bien.

Si hacemos el ejercicio de investigar, veremos las ofertas que hay en Internet. Hay algunos aviones que son igual de lindos –lástima el color también–, por USD 495.000 o USD 350.000. De repente el dato de las horas de vuelo no está bien; quizás los pintaron y los lustraron para la foto, como los que venden autos. Está bien, pero busquemos más. Acá tenemos una aeronave del año 1982 –mucho más moderna que la que estamos comprando– por USD 575.000. Es el valor en Internet. Esto funciona así; es como las páginas de Mercado Libre o WoOw. Ya la gente no lee *El Día,* ni va a los clasificados del pobre *Gallito Luis* porque acude a los portales de Internet.

Miren la cantidad de aviones que hay, y me cansé de buscar. Les podría mostrar veinte aeronaves más. Además, observen los precios que tienen.

Acá hay otro avión, de 1982 –más moderno que el que vamos a comprar–, con 8600 horas de vuelo –el que vamos a comprar tiene 13.500 horas–, que vale USD 545.000. Es decir que acá hay un indicio importante de ilegalidad, que es la consecuencia del accionar. Un avión del año 1977 o 1978, sale USD 235.000; hay otro por USD 300.000. ¡Vamo' arriba!

Asimismo, a través del único tasador experto en materia aeronáutica en el Uruguay, el señor Diego Ravera –que además es docente–, existe una tasación de este avión. Su trabajo está fundado y tengo en mi poder la tasación que se publicó en Internet. ¿Saben en cuánto tasó a este avión? En USD 380.000. O sea, un tasador matriculado en el Uruguay está diciendo que vale eso.

Cuando analizamos el desgraciado tema de Pluna realicé diversas averiguaciones. Los exministros Lorenzo y Pintado nos trajeron un proyecto de ley que decía que el remate iba a tener una base de USD 139:000.000. En su momento pregunté por qué ponían esa base. El ministro me dijo: «Porque es lo que nos deben». Lo que vale el asunto no es lo que nos deben, porque son dos cosas distintas. A veces es más lo que vale y otras menos. Al respecto hice algunas averiguaciones y la gente que consulté me dijo que los aviones valían entre USD 75:000.000 y USD 80:000.000. Advertimos al exministro Lorenzo –quien se enojó– y al exministro Pintado –que se rio de nosotros– que valían entre USD 75:000.000 y USD 80:000.000, pero no porque lo supiéramos, sino porque habíamos realizado una investigación. Les dijimos que no pusieran esa base. Pues bien, pusieron esa base, compró Cosmo y después terminó todo como ya sabe-

mos. Luego los aviones se remataron. ¿En cuánto? Entre USD 75:000.000 y USD 80:000.000.

Por otro lado, acá hay una sentencia, publicada también en el *Anuario de Derecho Administrativo*, que obliga a fundar especialmente como obligación legal y moral de la comisión asesora, por qué el Estado tiene que pagar sobreprecios no justificados siguiendo ciegamente el asesoramiento técnico de un director. Esta sentencia figura en el tomo 8 del *Anuario de Derecho Administrativo.*

Alguien podrá preguntar: si los aviones son tanto más baratos, ¿por qué no se presentaron? No lo hicieron por las cláusulas, porque estas daban una ventaja de USD 600.000. A su vez, debían poner USD 40.000 y matricularlos en nuestro país para obtener la cláusula del 20 %. La respuesta está en esas cláusulas iniciales, pero no es solo eso, sino que hay más, como el tema del modelo del avión y su casa matriz.

Hoy se reconoció que en el Uruguay hay otros aviones Hawker, y ubiqué dos de ellos. No sé si hay más. Este que ven aquí, en la diapositiva que se está exhibiendo, es el CX-CBS, que es el otro avión de Floridian. Las letras CBS quieren decir Carlos Bustin Sosa. Las letras CIB quieren decir Carlos Israel Bustin, que es el dueño de Floridian, de Autolider.

El de la foto fue ofrecido en esta licitación y creo que acertadamente la Fuerza Aérea dijo que no querían ese clavo. ¿En cuánto había comprado Floridian el avión anterior? En USD 580.000 en 2007, y hoy trató de vendérnoslo como repuesto en USD 250.000. Estoy seguro de que si le ofrecen menos, lo vende también. Esto resulta de un certificado de registro que solicité. Es decir, si uno quiere saber en cuánto se compró un avión, no necesita moverse mucho porque pide el certificado en el registro y allí figura el valor. En el 2007 pagó la cifra que mencioné y ahora casi está dispuesto a meterlo en el paquete y entregarlo. Pero hay otro avión Hawker, como el de Floridian. Este está en Melilla, frente a Talleres Cal. Pregunté desde cuándo estaba ese avión allí y me dijeron que desde hacía ocho o nueve años. Pregunté también qué le había pasado, y me dijeron que lo habían traído, que iba a ser taxi aéreo y que había quedado esperando un repuesto que nunca llegó. Nunca llegaron los repuestos del Hawker, por cuanto quedó ahí, abandonado, y no pudo volar más.

O sea que aquí había que poner el foco. Si hay dos aviones abandonados que no sirven ni para repuestos, ¿por qué comprar?

Ahora nos venden este, el avión del Mercedes Benz, el del millón de dólares. ¿Y a cuánto compró este avión el señor Bustin? Lo compró en el año 2009 –tengo el certificado acá– por USD 1:250.000. ¡O sea que en 2009, hace ocho años, pagó casi el mismo precio que se pide hoy después de haberlo usado durante ocho años y después de que el avión es ocho años más antiguo! Realmente, un buen negocio, porque lo vende al doble de lo que vale. Además, es más viejo; cuando lo compró tenía 30 años, no 38.

Hay otra cosa: el señor Bustin también es vendedor de autos –no me quiero pelear con Ascoma ni con los vendedores de autos, ni ninguna cosa que se le parezca–, y todos sabemos que los vendedores de autos son complicados. Ahora bien, los vendedores de autos usados, señora presidenta, ¡agárrese de las manos! Cuando alguien va a comprar un auto, el vendedor le dice: «Solo tuvo dos dueños. Uno de ellos lo llevaba hasta la esquina y volvía; casi no lo usaba». Y el vendedor de autos nos está vendiendo un avión por el mismo precio por el que lo compró hace ocho años. Se lo quiso vender al expresidente Mujica hace tres años; lo intentó, aunque el ministro de Defensa Nacional manifestó desconocerlo. ¿Y saben a cuánto? –y casi lo compramos–: dos millones y medio. ¡Qué jugador, eh! ¡Qué jugador!

Lo había comprado en 2009 en USD 1:250.000 y estuvimos a punto de comprarlo directamente, en 2013, en dos millones y medio. ¡No! No lo compramos, pero no por objeción por el precio. Acá se nos dijo que no sabían por qué no lo había comprado; que no les constaba. Es cierto. La Fuerza Aérea Uruguaya emitió un comunicado en 2013 diciendo que no avalaba o que no había sido consultada por la compra de este avión. Lo dijo públicamente.

¿Saben qué quiere decir *hawker* en inglés? Vendedor ambulante. ¡Qué paradoja del destino todo esto!

¿Y por qué no quiere seguir usando este avión el señor Bustin? ¿Por qué nos lo quiere vender? ¿Por qué se lo quiere sacar de arriba, si es tan bueno y maravilloso? Me pueden decir: «Se compró otro». Es cierto, se compró otro; dicen que un Dassault Falcon espectacular. Está bien. Uno siempre quiere progresar. Cuando uno tiene un auto quiere progresar y comprar otro mejor. Se dan ese tipo de situaciones. Pero uno también se plantea, cuando va a comprar otro auto, qué hace con el que tiene. Es así.

Intentó venderle el avión al presidente Mujica y este dijo que no. ¿Saben por qué dijo que no iba a comprarlo? Porque le parecía que los presidentes uruguayos tenían que seguir viajando en aviones de línea como lo han hecho siempre. ¿Saben por qué más? Porque no había que invertir en aviones –dijo el hoy senador Mujica– para trasladar al presidente de la república, sino que había que invertir el dinero en un helicóptero para trasladar ciudadanos uruguayos.

Como bien dijo el ministro, es más importante salvar una vida aunque solo sea una; no hay que medirlo en cantidad. ¡Lástima que el señor ministro no estuvo el otro día cuando el legislador Lema interpeló al ministro de Salud Pública! En esa oportunidad, cuando el legislador Lema le reclamó el IMAE en Salto, el ministro de Salud Pública respondió que no, que había demasiada capacidad ociosa

en Montevideo, que el costo era demasiado grande para abrir uno en el interior. ¡Ah! ¡Doble discurso! Para abrir un IMAE, con el cual no vamos a tener que trasladar a nadie, la plata es mucha. Para comprarnos un avión presidencial resulta que no hay problema.

Entonces, ¿por qué este señor quiere sacarse este avión de arriba? Cuando uno pasa frente a la base aérea por avenida de Las Américas, donde está la rotonda –nosotros vivimos por ahí–, luego de pasar por el viejo aeropuerto y tomar a la derecha, en dirección al aeropuerto actual, a mano izquierda, ¿qué se ve, además de los edificios de la Fuerza Aérea? Se ven viejos aviones, muy lindos, estacionados. Y uno se pregunta: ¿por qué no vuelan esos aviones? La respuesta es que son antiguos, que no hay repuestos, que no vale la pena, que es costoso, etcétera. Sin embargo, cuando paso por Melilla veo aquel avión, y cuando voy por Carrasco veo el otro. Esos aviones están ahí y no pueden volar por obsoletos.

El Ministerio de Defensa Nacional sabe –hoy lo dijo aquí– que se debe considerar otra cosa: estos aviones ya no se fabrican más.

Se dijo que este era un modelo que en el año 1962 o 1963 empezó con la firma De Havilland –que no logró hacerlo volar–, después pasó a Hawker, luego a British Aerospace –todas se iban fundiendo–, y luego esta última se lo pasó a Hawker Beechcraft. Y en 2012 –fíjense en este detalle temporal porque en el análisis de los temas hay que poner la hora también–, ¿qué pasa? Hawker Beechcraft dice que no va a fabricar más ese avión. Hay 1600 en el mundo y 600 que ya no vuelan. Repito: anunciaron que no lo iban a fabricar más. Y no solamente dice eso, sino que también asegura que no retomará la fabricación y, además, que desmantelará la fábrica. Es un comunicado público al que cualquiera puede acceder. Por supuesto, los especialistas saben de esto más que yo. Incluso está en las revistas de aeronáutica.

¿Y qué pasa en Uruguay con el dueño de un avión HS 700 CX-CIB, que sigue el tema, que se encuentra con que la empresa que lo fabricaba no lo hará más? Y no solamente eso: se entera de que se va a desarmar la fábrica y a vender por partes. ¿Qué dice entonces el vendedor de autos? ¡Ah, me cambio de avión rápidamente! ¡Me cambio de marca rápidamente porque esto no va a caminar! ¿Y qué hace en 2012? Lo invita al presidente Mujica a usar el avión, a probarlo. Luego le pide dos millones y medio de dólares. Suerte que Mujica no entró y suerte que la Fuerza Aérea de aquel entonces hizo la advertencia de que no había sido consultada. Pero esta persona insistió y ahora nos lo clava.

Dicen que se van a seguir fabricando repuestos. La información que tengo no es esa, pero la voy a chequear porque de pronto es así. Creo que si la fabricación de los aviones se ha discontinuado, no se fabricarán repuestos por mucho tiempo. Es más: el actual subsecretario –exlegislador y compañero de la cámara, Daniel Montiel–, cuando se le dijo que no había más repuestos, reconoció en una entrevista pública que en realidad estaban comprando un segundo avión para desguace. Esas fueron sus declaraciones. Después no se compró el avión.

¿Saben qué nos estamos comprando? Hoy nos estamos comprando un 11 Ligero. Y ya no se fabrican más ni el 11 Ligero ni los repuestos. Todavía no es un 11 Ligero pero dentro de muy poco lo será. ¿Se acuerdan del 11 Ligero? De joven tenía el sueño de tener un 11 Ligero. Recuerdo que tenía la palanca de cambios arriba.

(Dialogados).

–¡Eran unos autos bárbaros! Pero ya no compramos para ambulancia un 11 Ligero, ¿no?

Quiero recordar que cuando surgió este tema, el propio señor senador Mujica dijo, ante la Comisión de Presupuesto, que sabía que el avión era de un empresario uruguayo. ¡Claro que lo conocía! Pero también aclaró que no estaba de acuerdo con que Uruguay tuviera un avión presidencial. Sin embargo, después de que Mujica dijera que no y se fuera el 28 de febrero, el 1.º de marzo asumió el doctor Tabaré Vázquez y el 2 de marzo estaba Bustin con su notita –peinado como buen escolar–, para que le compraran el avión. Pero el Tribunal de Cuentas no lo dejó y ahora se sale con la suya mediante una licitación con cláusulas que, a mi juicio, descartan posibles competidores.

¿Quién es este señor Bustin, que sabe tanto sobre el Gobierno y lo que quiere, al extremo de que lo sabe el 2 de marzo?

Según surge de páginas especializadas, de información de negocios y de información publicada en prensa, Floridian S. A. es una sociedad que pertenece al señor Carlos Bustin, propietario a su vez de Autolider Uruguay S. A., representante automotor de Mercedes Benz en Uruguay. Ese es un negocio lícito, floreciente; es bueno que lo lleve adelante y que haya elegido a Uruguay para hacerlo. El mismo señor Bustin, en más de una declaración, reconoció la propiedad del avión. Es más, ya que estamos preocupados por las declaraciones de prensa, es bueno saber que hasta amenazó al semanario *Búsqueda* con quitarle publicidad si daba información sobre el tema.

¿Quién es el principal cliente –el número uno– de Autolider Uruguay S. A.-Mercedes Benz en Uruguay? ¿Alguien que se compra un Mercedes Benz? No. ¿Quién es? ¿Radio Taxi Patronal? Tampoco. Ellos no usan más aquellos viejos Mercedes Benz, aunque eran mucho más lindos. El principal cliente de Autolider Uruguay S. A. es Cutcsa. Y, ¿quién es el presidente de Cutcsa? Notoriamente, lo es el señor Salgado, quien está al lado del señor presidente. El señor Salgado fue una persona muy activa en la última campaña presidencial. Recuerdo que en la instancia del balotaje no paró de llamar a diputados colorados para

que fueran a reunirse con Tabaré Vázquez, y logró que un par de ellos fueran, ¡con gran dolor de quien habla!

Además de eso, le suministró al entonces candidato Vázquez ómnibus de Cutcsa para los actos y le acondicionó especialmente un bus Mercedes Benz para que hiciera su campaña. Es más, ambos han declarado su amistad públicamente.

¿Qué hizo el presidente Vázquez durante esos primeros días de marzo, además de recibir la nota de Bustin? Nombró a Salgado asesor honorario en Logística del presidente, desde donde ha tenido una participación muy activa. Algunos señores legisladores –en especial el señor legislador De León, porque creo que se hizo referencia a él públicamente– recordarán que fue muy duro con el presidente de la Cámara de Senadores y de la Asamblea General, señor Sendic –en oportunidad de llevarse a cabo la investigación sobre Ancap–, a quien acusó de que no estudiaba, que no entendía y no sé cuántas cosas más. Es decir que el asesor en Logística del presidente de la república criticó de manera muy dura, y públicamente, al vicepresidente de la república, señor Sendic. Aclaro que yo no tengo por qué defender a Sendic; él sabe defenderse solo, pero lo acusó de que no estudiaba, que no sabía y no sé cuántas cosas más. Lo mismo hizo al tiempo con el actual intendente de Montevideo, ingeniero Daniel Martínez. El presidente Vázquez ha definido a Salgado como «mi amigo».

Si uno consulta la página oficial de Cutcsa se encontrará con que durante la presidencia del señor Salgado, esta empresa cambió los viejos Leyland. ¡Otra linda cosa que tenía el Uruguay! ¿Recuerdan aquellos viejos Leyland en los que se subía por atrás; uno corría y daba la vuelta? La gente joven –como algunos señores legisladores aquí presentes– no se va a acordar, pero seguramente el señor legislador Groba sí lo haga. ¡Uno iba casi al aire libre en la plataforma trasera de esos Leyland tan lindos! Bueno, los cambió todos. El señor legislador Lema se ríe porque, seguramente, no los conoció.

(Dialogados).

–En 2008, 2009 y 2011 cambió de a doscientos o trescientos ómnibus por año. ¡Eso es un buen cliente! De los 1090 buses que hoy tiene Cutcsa –según su página oficial– resulta que hay 950 que son Mercedes Benz. O sea que hay un vínculo comercial muy fuerte entre las dos empresas, porque tiene 950 buses del principal proveedor.

Es más, varios testigos dijeron que vieron a Bustin, a Salgado y a varios más, junto con algunos jerarcas del Ministerio de Economía y Finanzas navegando por las aguas azules de la bahía de Maldonado, en Punta del Este, en isla Gorriti, lo que me parece muy bien. ¡Es muy bueno que todos disfrutemos de los principales atractivos turísticos que tiene el Uruguay, como es Punta del Este! Es bueno que así sea y que estos señores, como el asesor honorario, el presidente de Cutcsa y algunos jerarcas del Ministerio de Economía y Finanzas naveguen por esas azules aguas, mientras nosotros estamos aquí, trabajando en la Comisión Permanente. O sea que esto es un indicio; el asesor en Logística tiene una vinculación muy cercana con quien vende el avión.

Lo que pasó con el procedimiento también fue muy claro. El 2 de marzo se presentó la nota y a los cincuenta días estaba en la órbita del Tribunal de Cuentas para ser intervenido.

Y llegamos a algo sobre lo que dudé en hablar. Vamos a decir la verdad: una imagen vale más que mil palabras.

Señora presidenta: miro esta imagen y me dan ganas de enfermarme para ver si me trasladan. Aquí se ve el actual avión. ¡Hasta una flor tiene! ¿Qué estarán sirviendo? ¿El desayuno o el té? Resulta que esto que estamos viendo es una ambulancia. ¡Una ambulancia estamos viendo! Le pido al señor legislador Lema que interpele nuevamente al señor ministro de Salud Pública. Si estas son las ambulancias que se proponen, ¿en qué nos están trasladando hoy? Una imagen vale por mil palabras.

¿Tengo que agregar algo más, en cuanto a que esto no es un avión sanitario? ¡Mírenlo! ¡Miren el avión sanitario!

Creo que este intento de querer justificar el avión como multipropósito y sanitario, no hace más que poner de relieve la debilidad existente. En primer lugar, porque no es un avión apropiado para estas cosas –¡está claro!– ya que, como dijo el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, a plena carga puede aterrizar en cuatro aeropuertos: Rivera, Santa Bernardina, Carrasco y Maldonado. Saquemos Maldonado porque tenemos la ruta interbalnearia con doble vía y, por tanto, no se va a trasladar en avión un enfermo de Maldonado a Montevideo. Entonces, ¿qué nos queda? Santa Bernardina, a 183 kilómetros y Rivera hasta por ahí nomás, porque el dato que tengo es que se necesitan 2000 metros para esto. Dicen que es para fines sanitarios por lo que, evidentemente, comenzarán a sacar cosas. Pero ahí vienen mis dudas.

La imagen que está en pantalla es un plano del avión, pero pasemos a la siguiente, que facilita la comprensión. Hay un problema grave con este avión que, además, no aterriza con su plena carga más que en cuatro aeropuertos de Uruguay, de los cuales dos son Maldonado y Carrasco. Me dicen que el ancho del avión es de 1,80 metros. Si es así y la camilla mide 1,83 metros, cuando se la introduce en el avión choca contra el fondo. Ni que hablar que ya voy a presentar una queja, señora presidenta, porque si la camilla mide eso, ¿qué hacemos los que medimos 1,88? Montero, usted está afuera y Abdala también. No digo la queja que va a tener de la Liga Uruguaya de Básquetbol, porque en el avión sanitario no podemos llevar a sus jugadores.

(Hilaridad).

–Además de eso, me comentaron que la camilla tiene 67 o 68 centímetros, pero me dicen que una camilla normal, de este tipo, tiene 70 centímetros de ancho, mínimo. En concreto, la puerta mide 66 centímetros y no pasaría. Pero, bueno, llevan al paciente atado, lo suben a la camilla y cuando llegan al avión lo ponen un poco de costado –que no se vaya a caer– lo suben y antes toca con el fondo porque frente a la puerta está el portaequipaje, que hay que desarmar para entrar la camilla. La verdad es que no me parece que sea una buena justificación.

He consultado a especialistas médicos sobre el tema y también he hecho consultas en Unasev, en ASSE y en el Ministerio de Salud Pública. No le preguntaron a ASSE ni a Unasev sobre este avión. Como dijo el ministro, hay un protocolo de 2012, pero sobre la conveniencia de comprarlo no le preguntaron a los que tenían que hacer los traslados. No hay un informe escrito de Unasev o del Ministerio de Salud Pública, no hubo reuniones pidiendo opinión para ver si este avión sirve para traslados sanitarios. ¡No hay! Entonces, ¿qué quieren, que no nos enojemos? ¡Nos piden dignidad! ¡Qué dignidad, si nos vienen con estas cosas! ¡No!

Además, acá hay algo que me merece una duda. Uruguay adquirió una aeronave Dauphin 092, en USD 4:500.000 y compró equipamiento médico –camilla, etcétera– para el helicóptero, por USD 500.000. Entonces, ¿equipar un helicóptero costó USD 500.000 y equipar este avión nos cuesta USD 90.000? O fue mucho antes, o es muy poco ahora. Además de eso, ¿cómo hizo la compra de ese helicóptero Dauphin? Consultó a la Unasev –que además tuvo la iniciativa–, al Ministerio de Salud Pública y a ASSE que lo apoyaron; se consiguieron los fondos y se tomó la decisión de comprar el helicóptero. En ese momento se descartó comprar este avión, ¿Por qué se descartó? Analicen los informes y observen por qué prefirieron un helicóptero, antes que un avión. ¡Porque es mucho mejor! Vamos a suponer que estamos en Rivera –demos por bueno que tiene aeropuerto–, donde una persona de menos de 1,83 metros de altura sufre un accidente sanitario y hay que trasladarla a Montevideo. Corramos una carrera para ver quién llega antes a un hospital. Salen el helicóptero y el avión. Llega la ambulancia, sube uno al helicóptero y otro al avión. Sale el avión, que va a llegar más rápido –¿media hora antes?–, pero tiene que aterrizar en Carrasco, esperar la ambulancia, bajar al paciente, subirlo a la ambulancia, de vuelta tener cuidado con la puerta para bajarlo, y trasladarlo; pero se encuentran con el tráfico de la ciudad de Montevideo que le significa veinte minutos o media hora, por lo menos, para llegar al hospital. Ahora vayamos por el helicóptero. Como la apertura de ingreso mide dos metros, la camilla entra sin problemas, no hay que ponerla de costado. Despega y aterriza en el helipuerto, en la calle Garibaldi, y está al lado del hospital. ¿Quién ganó? ¡No le digo nada si no es Rivera, sino Durazno, Treinta y Tres, Río Negro o Paysandú! Por eso, en el año 2013 los técnicos –no nosotros– dictaminaron que no era conveniente que fuera un avión, sino un helicóptero. Además, ese helicóptero hizo trece traslados. Entonces, que ahora se nos diga que tienen que comprar el avión con el platito y la flor, con esas prestaciones, que se especifican como *metal gold*: asientos de cuero y no sé cuántas cosas más, ¿para traslados sanitarios? Discúlpeme, pero no lo creo. ¿Qué dijo el presidente Mujica cuando se negó a comprar el avión en 2013? «La Presidencia de la República enfrentó el dilema de adquirir un avión para el transporte de misiones oficiales o un helicóptero para rescate y traslado de personas en situación de emergencia. Optamos por comprar el helicóptero de este tipo que le puede servir a mucha gente para salvar la vida y los presidentes que sigan andando como andan». Optamos por acercar el interior a Montevideo. Pero, hay más.

En la siguiente proyección se ve un avión que creo que se enfrentó al temporal –espero que no lo haya dañado mucho– y cuando consultamos al ministro nos dijo que ese avión era de ALUR, que no tenían nada que ver y que por eso no lo habían evaluado. Sí, es de ALUR, pero en diciembre estuvo en la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios la presidenta de Ancap, el señor senador Mieres se lo preguntó y ella señaló que se lo acababan de dar a la Fuerza Aérea en comodato. Costó USD 400.000. Son los aviones sanitarios que se usan en Estados Unidos –Beechcraft–, aterrizan en cualquier lado; son como un Aviocar, aterrizan en el fondo de la casa, no tienen problema. Teníamos esto de USD 400.000, ¿no se hizo nada? ¿Está arrumbado esperando que se le caiga el hangar encima? ¿Cuál es el problema de las puertas? Cambiar la puerta a un avión de este tipo para que entre una camilla en forma no tiene gran costo porque son aviones no presurizados, pero cambiarle al otro cuesta una fortuna, porque la despresurización implica que lo tienen que hacer de otra forma. Nos señalaron que no lo habían evaluado porque era de ALUR. Aviso a los navegantes que este avión lo tiene la Fuerza Aérea o, por lo menos, esto es lo que dice la presidenta de Ancap.

El artículo 3.º de la Ley n.º 17060, de anticorrupción, dice que se entiende que existe corrupción, entre otras cosas, en «el uso indebido del poder público o de la función pública, para obtener un provecho económico para sí o para otro, se haya consumado o no un daño al Estado». Esto obliga a analizar si ha habido uso indebido del poder público, de la función pública, si las cláusulas que se incluyeron constituyeron un uso indebido del poder o de la función pública. Creo que existen elementos como para sospechar, y voy a hacer las consultas correspondientes después de haber escuchado las respuestas.

La segunda parte dice: «…para obtener un provecho económico para sí o para otro». Para sí… no tengo ningún elemento para pensar que lo hubo; es más, no creo que lo haya habido, pero hay un «otro» que se está beneficiando, vendiendo por el doble de precio un avión cuya fabricación

está discontinuada y que se está convirtiendo rápidamente en obsolescente.

Esto tiene dos partes que creo que se cumplen y que son esas que he citado.

Con todos estos indicios, con todas estas pruebas –cláusulas ilegales–, me parece que haría bien el Poder Ejecutivo en disponer una investigación administrativa. Cuando se define el abuso de poder a nivel administrativo, hay que ser muy cuidadoso. En ese sentido, recomiendo leer la sentencia 31 del juez Valetti, del 10 de diciembre de 2015, que fue dictada en el caso de compras de la Armada, del Ministerio de Defensa Nacional y en el que hubo varios procesamientos. Allí se dice: «Siendo así tales circunstancias, todas ellas ajenas a las formas y procedimientos seguidas a nivel administrativo, van conformando un cúmulo de indicios que, junto con los demás elementos de autos, llevan a la conclusión que […] y […] fueron los ejecutores de procesos de compra simulados con plena conciencia de la falsedad de los mismos». En definitiva, este es un proceso de compra; hay indicios, hay falsedades.

Solo resta, señora presidenta, referirme a un par de cosas que ha citado el señor ministro. En primer lugar, quiero mencionar a la fiscalía de Gobierno y al Tribunal de Cuentas y sus dictámenes.

Antes que nada, ¿qué es la fiscalía de gobierno? ¿Quién la designa? ¿A quién responde? ¿Quién es la doctora María Inés da Rosa Callorda? Cuando vi el dictamen de la fiscalía de gobierno de primer turno me quedé impresionado con las cosas que dijo sobre el Tribunal de Cuentas. Hubo un ataque institucional al Tribunal de Cuentas. No es una cuestión de que discrepe o diga que está equivocado; lo acusó de falta de transparencia, de intencionalidad y de una cantidad de otras cosas. Y ¿quién es esta persona? Una fiscala de Gobierno.

En primer lugar, hay que aclarar que el fiscal de gobierno, pese a llamarse fiscal, no integra el ministerio público y fiscal. No son magistrados independientes; son funcionarios del Poder Ejecutivo, designados por el Poder Ejecutivo y dependientes del Poder Ejecutivo. No son una entidad como la fiscalía o el ministerio público y fiscal, que tiene su fiscal de corte, etcétera. No; es un funcionario de la presidencia. Entonces, venir a hacer aparecer ante la opinión pública un dictamen del fiscal de gobierno de primer turno como un dictamen de la fiscalía, me parece que es un error. Es un funcionario dependiente y designado por el presidente de la república.

¿Quién es esta doctora María Inés da Rosa Callorda? Hoy en día, uno tiene la maravillosa posibilidad de entrar en Linkedin, y ¿qué me encuentro? En el año 1998, esta fiscala independiente fue secretaria del doctor Miguel Ángel Toma –actual secretario de la Presidencia de la República– en el Ministerio de Salud Pública. Después de haber trabajado como secretaria, y luego como abogada, del actual secretario de la presidencia, en el 2005 ingresa como abogada en la Secretaría de la Presidencia de la República. ¿Cuando asume quién? El doctor Toma. Y en el 2010, cuando el doctor Toma deja la Secretaría de la presidencia y se va a la Oficina Nacional del Servicio Civil, ¿adónde va la doctora Callorda? A la Oficina Nacional del Servicio Civil, con el doctor Toma. Y después de eso, cuando el doctor Toma vuelve a la Secretaría de la Presidencia de la República, en el 2015, ¿adónde va la doctora María Inés da Rosa Callorda? A la Presidencia de la República. Y el año pasado, ¿en dónde la nombran? ¡Qué casualidad! Va como adjunta, en la fiscalía de gobierno de primer turno. Justo nosotros votamos la venia del doctor Borrelli para la Junta de Transparencia y Ética Pública y queda ella con este expediente. Ella hace un informe que es presentado a todos como independiente y hoy se nos menciona a la fiscalía de gobierno de primer turno. Además, ¡dice unas barbaridades! ¡Los errores que tiene ese dictamen!

En primer lugar, dice que el pliego no fue cuestionado. Discúlpenme, ¿resulta que si nadie cuestiona un pliego, se puede poner cualquier cosa? ¿Y no hay que analizar las normas que provocaron que otros no se presentaran? ¿No siguen siendo ilegales? Además, la fiscala no leyó el expediente porque dijo que el pliego tampoco fue cuestionado por el Tribunal de Cuentas de la república. En realidad, el pliego se envió al Tribunal de Cuentas y este le dijo al Ministerio de Defensa Nacional: «Nosotros no analizamos los pliegos antes de la licitación. Hay un dictamen de hace mucho tiempo. Si tienen duda sobre alguna norma, nosotros emitimos un dictamen vinculante; háganlo así». Y el Ministerio de Defensa Nacional no lo hizo, o sea que, acusar al Tribunal de Cuentas de no haberse pronunciado cuando les aclaró que no se pronunciaba, me parece que es un error. Es decir que se comió –o no le dieron– la contestación del Tribunal de Cuentas.

El segundo error es el siguiente. La doctora da Rosa Callorda entiende que la observación del Tribunal de Cuentas al certificado de aeronavegabilidad de la Dinacia es un error porque trabaja sobre una hipótesis eventual, dado que no sabía si se iban a presentar más ofertas y, como se presentó una sola, no se violó el principio de igualdad. Dice: «Está trabajando sobre algo ficticio». A ver, esto lo analiza, no Sayagués ni Martins –no sé quién–, sino cualquier profesor de Derecho Administrativo y la manda a marzo.

El problema no es si se afectó a los que se presentaron o que, si se presentó uno, no se afectó a nadie, el problema es una norma ilegal que impide que otros se presenten. No distingue entre las causas que impiden que se presenten más participantes y las que impiden la concurrencia de oferentes, que es el principio general. Más que el informe de un fiscal, esto parece un alegato de parte.

Para peor, la señora fiscala de Gobierno de primer turno termina amenazando con proponer al Poder Ejecutivo un proyecto de ley de regulación de la actividad del Tri-

bunal de Cuentas. ¡Por favor, avísenle que lea el artículo 210 de la Constitución antes de hacer esto! Es una irrespetuosidad hacia los ministros del Tribunal de Cuentas de la república. Ayer, en los asuntos entrados de la Asamblea General –no sé si prestaron atención a la lectura que realizan los señores secretarios a gran velocidad; yo lo hice–, justamente ingresó una nota del Tribunal de Cuentas de la república, aprobada por unanimidad de sus siete miembros, respondiendo esto y comunicándoselo a la Asamblea General. Al respecto, ya hemos acordado que vamos a citar a una sesión de la Asamblea General para analizar esa nota que nos ha mandado el Tribunal de Cuentas de la república porque, obviamente, es meterse con un organismo constitucional.

Después está el sainete del Tribunal de Cuentas. Vamos a hacer un repaso. El proceso de contratación directa lo observaron por 5 a 2, con los votos del presidente, doctor Rippe, los tres ministros propuestos por la oposición y un ministro propuesto por el Frente Amplio. Era evidente; acá se citó nuevamente el numeral 13) del artículo 33 del Tocaf, que habilita la contratación directa en caso de venta –¡venta!–, pero en este caso están comprando. No sé si me entienden; es tan claro como eso. ¡Citaron una norma para vender, cuando estaban comprando! ¿Qué quieren que les diga el Tribunal de Cuentas de la república? ¡Bastante educado fue!

Por otro lado, está el tema de la escasez. Resulta que se les dijo que escaso era un avión porque así lo había determinado la Fuerza Aérea. Y el Tribunal de Cuentas señaló: «Mire, yo le creo a la Fuerza Aérea, pero tráigame algo más que el interés de contratar directamente». Entonces traen una nota de Aero Baires, que es un taller de Buenos Aires habilitado por la Dinacia –o sea que mantiene cierta relación–, donde se dice que no tienen conocimiento de aviones de este tipo en Argentina, Uruguay y Paraguay. A esto, el tribunal responde: «No es suficiente que me traigan una nota que diga que no tienen conocimiento»; esto es lo primero. Y en segundo lugar, se habla de Argentina, Paraguay y Uruguay, pero ¿qué pasa con Brasil? ¿Y Bolivia? ¿Y Chile? ¿Y Colombia? ¿Y Estados Unidos? ¡Porque aviones hay en todos lados! ¡Era imposible que se aprobara! La resolución salió 5 a 2; no entiendo cómo no salió 7 a 0.

Después vienen con la licitación y, justo, el presidente –doctor Rippe– se enferma, así que ingresa el suplente del suplente. De todas formas, hay un ministro propuesto por el Frente Amplio que dice que, técnicamente, esto no se puede aprobar, y lo observa. En el ínterin, mientras surge la observación y el Poder Ejecutivo empieza a elaborar el envío del nuevo expediente, de casualidad, renuncia alguien que había sido ministro durante once años; alguien que había votado en contra y no esperó a ver si había insistencia para reafirmar su voto. Discúlpenme, pero no creo en las casualidades en la política.

Señora presidenta: ¡cambiaron un ministro!

Tengo la tranquilidad de que cuando tuve oportunidad de proponer un nombre para ministro del Tribunal de Cuentas de la república no lo fui a buscar al comité. Propuse a un doctor en Derecho y Ciencias Sociales, con veintinueve años como funcionario dentro del Tribunal de Cuentas de la república; había hecho toda la carrera administrativa, ya que ingresó como administrativo, fue procurador, abogado, abogado jefe y en ese momento era gerente de división. ¡Veintinueve años de carrera! Hay un detalle que a la señora presidenta le va a agradar mucho: había sido presidente de Montevideo Wanderers. Yo tenía un gran respeto por él; por eso lo propuse. Sé que el Partido Nacional también había propuesto a la contadora Martínez, una eminencia en la materia pública, muy profesional. Hubo designaciones con un perfil un poco más político, aunque el doctor Grecco –que es este otro ministro– no tenía perfil político, era más bien técnico. Él había sido propuesto por el Frente Amplio y fue quien votó en contra.

Por esas cosas de la vida, renuncia el doctor Grecco, entra su suplente –también propuesto por el Frente Amplio– y cambia la votación. Este es otro motivo por el cual planteamos esta convocatoria: hay un tema de contralor y sería bueno ver cuál es la función del Tribunal de Cuentas de la república y su historia constitucional, porque a veces se pierde un poco de vista. No me voy a ir muy atrás, pero –de acuerdo con la Constitución– hace muchos años el Tribunal de Cuentas de la república integraba el Parlamento nacional; era parte de esta casa, se llamaba Comisión de Contralor y dependía del Parlamento. Controlaba al Poder Ejecutivo e informaba al Parlamento. Un día se le dio autonomía para que controlara y nos informara. ¿Su palabra es la última? No. Una licitación puede ser impugnada por más que tenga el visto bueno del Tribunal de Cuentas y, en definitiva, esa licitación será pasible de una acción de nulidad y será el Tribunal de lo Contencioso Administrativo quien tendrá la última palabra. Esto no quiere decir que no certifique legalidad, pero esa no es la última palabra sino que es revisable en vía judicial.

También hay algo interesante para aclarar. Cuando el señor ministro dice: «Bueno, estamos trabajando muy bien en el Ministerio de Defensa Nacional con respecto a las observaciones», y el presidente afirma «ahora que el Tribunal de Cuentas de la república dijo que esto está bien, no hay nada que objetar porque esto es legal y transparente», yo me pregunto: teniendo en cuenta las 319 observaciones que le hizo el Tribunal de Cuentas a la Presidencia de la República entre 2005 y 2010, cuando el doctor Vázquez fue presidente, ¿resulta que en esos años no fue transparente y actuó en forma ilegal en 319 ocasiones?

De acuerdo con la última información que obtuve, entre 2005 y 2010 también hubo 458 observaciones al Ministerio de Defensa Nacional.

En resumen, pienso que hay cláusulas ilegales; no me han conmovido las explicaciones ni las respuestas del se-

ñor ministro y, por tanto, creo que haríamos bien en emitir algún tipo de declaración en ese sentido.

Le comunico al oficialismo que estoy dispuesto a conversar sobre algún tipo de declaración conjunta para señalar la gravedad de lo que ha sucedido.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: después de haber escuchado atentamente las expresiones del señor legislador, debo decir que no me resultaron extrañas.

Como se ha señalado, este era un destino predicho, obviamente este es un camino que ya conocíamos. Aunque el Estado uruguayo hubiera querido el Air Force One, igualmente estaríamos compareciendo en estas circunstancias. ¡Destino predicho!

Con respecto a lo anterior, si bien se han planteado algunas cuestiones que pueden ser opinables –y que son, obviamente, razonablemente opinables–, la mayoría de ellas se ha montado sobre un cúmulo de inexactitudes; nuevamente, muchas de ellas son falsedades. Da la impresión de que esa práctica *goebbeliana* de falsear algo para que se haga realidad está imperando en el ámbito político desde hace algún tiempo.

Señora presidenta: nos vamos a ceñir estrictamente a la presentación que hemos realizado en el día de la fecha. Integramos un ministerio, somos un ministro, un subsecretario y un equipo que no juega al golpe del balde, que tiene normas claras de procedimiento en lo que respecta a su función; estamos en un Gobierno serio. Hemos realizado una presentación seria, que puede ser opinable, pero que es seria, no un cambalache de presentación.

Ha quedado demostrado ante este Cuerpo que se trata de una adquisición que está en proceso. Eso fue lo que dijimos cuando comparecimos en la Comisión de Hacienda del Senado y señalamos que es un avión multipropósito; no es cierto –es falso, es mentira– que sea un avión presidencial. ¡Lo repetimos! Los recorridos mediáticos y las mentiras cien veces dichas, plagadas de inexactitudes, no dan certezas a las expresiones realizadas. Queda claro que las informaciones brindadas por la Fuerza Aérea, a través de su comandante, fueron desoídas, no escuchadas o tergiversadas por el miembro interpelante.

Aquí se ha puesto en duda lo expresado desde el punto de vista técnico por este comandante en jefe, que cuenta con el apoyo político del Gobierno nacional, que tiene la venia de este Parlamento y que representa a una institución de 104 años de existencia que ha puesto al servicio de la patria la vida y la sangre de sus hombres para representar al Uruguay en Haití, en el Congo y en otros lugares, pero también su capacidad de acción, de dirección y de control desde el punto de vista aeronáutico. Se ha puesto en duda lo aquí expresado.

Nuevamente se ha hablado de escalas de precios con base en verificaciones tomadas de Internet, y no en la aceptación de los organismos técnicos correspondientes, cuando se ha hecho una calificación desde el punto de vista cuantitativo, pero también cualitativo de las ofertas presentadas, como hemos dicho a lo largo de la presentación. Se olvida que este es un sistema –el que estamos requiriendo a través de un llamado público internacional– compuesto no solamente por la compra de una aeronave, sino también de una serie de elementos que estarán al servicio de un propósito múltiple, pues se destinará no solamente al transporte de carácter ejecutivo, sino a otras acciones mucho más importantes que las anteriormente mencionadas, que hacen a la vida del país, a su relacionamiento internacional y a los compromisos asumidos por ley en relación con los servicios de búsqueda y rescate. Este sistema tiene que ver, asimismo, con la comprobación de que nuestro país puede ser no solo un país de llegada, sino también de tránsito aéreo, a cuyos efectos estamos cada vez más comprometidos con las normas de aviación civil internacional.

El sumun de estos cuestionamientos es la valoración que se realiza sobre el sistema sanitario. No tiene fundamento lo que aquí se ha expresado. ¡No tiene fundamento! Hace pocos días recibí una carta del presidente de la Unasev, el doctor Gerardo Barrios, en la cual hacía una valoración de los traslados realizados, no solo este fin de semana sino a principios de mes, y no hace otra cosa que corroborar la necesidad de la incorporación de una aeronave al sistema de traslados aeromédicos, que complete las prestaciones existentes y tenga como especialidad, entre otras cosas, el traslado de pacientes críticos. Sobre este punto hemos aportado información en forma harto abundante. Nos parece lamentable la liviandad con que se ha hecho la valoración de esos procedimientos.

Se han dicho verdades a medias sobre nuestra comparecencia en el Senado de la república. Debemos decir, realmente, que suscribimos de principio a fin la intervención que tuvimos ante la Comisión de Hacienda del Senado, de principio a fin. Allí no fuimos a ocultar nada, solamente a decir lo que existía. No existían certezas en cuanto al procedimiento. Hacía pocos días que había asumido como ministro de Defensa Nacional y lo que conocía, lo manifesté. Hoy lo suscribo.

También es cierto que el senador Mujica hizo ciertas apreciaciones, pero de ellas se mencionaron la mitad, lo que tergiversa el concepto final de sus afirmaciones. Concretamente, expresó: «Conozco esta oferta porque se trata de un señor empresario uruguayo, así que puedo decir que no hay que hacerse a la idea de que estamos hablando de un avión de película. Es un avión que debe tener 25 o 30 años. Sirve para movernos acá en la vuelta, porque no tiene autonomía ni para llegar al Caribe». En otra pu-

blicación, manifestó: «Lo que tengo que declarar es que el único presidente de América Latina que no tiene avión presidencial es el de Uruguay». Acoto que seguirá siendo así. Y está bien que así sea. «Me parece muy bien que lo tenga en comandita con la Fuerza Aérea y que sirva para usos varios. Ese ha sido el estilo que a lo largo de la historia ha mantenido nuestro país y que espero que lo siga conservando». Repito estas palabras: «Me parece muy bien que lo tenga en comandita con la Fuerza Aérea y que sirva para usos varios». Traducido, señora presidenta, «que lo tenga en comandita» no significa otra cosa que decir que estamos transitando el camino de la adquisición de un avión multipropósito con la Fuerza Aérea, que será la que se hará cargo de él para dar servicios de distintas características, y no exclusivamente presidenciales. Esta es la verdad de lo que se dijo y no la utilización de una frase para transformar el destino final de un concepto. Es por este camino que debemos marchar.

Tampoco es verdad que este ministro haya dicho lo que se quiso decir cuando valoramos en USD 15:000.000 el precio del avión. No hablamos de este tema en Dolores después de los hechos climáticos ocurridos, sino en Dolores, en el Consejo de Ministros, un tiempo antes. ¡Mala información! Sí dijimos que ese avión tendría ese precio nuevo, pero no otra cosa. También nos referimos a que ese procedimiento estaba en la órbita del Tribunal de Cuentas y que seguiríamos el camino marcado por el organismo de contralor para dar transparencia al proceso. Esto no se dijo acá. Eso lo confirmamos y ese fue el resultado final. Podrá ser opinable, pero lo que no se puede discutir son las características de legalidad de la resolución pronunciada por el Tribunal de Cuentas el 1.º de febrero de 2017, al levantar las observaciones y, por tanto, certificar la legalidad del procedimiento. Eso está claro.

También está clara la intervención de los organismos jurídicos, de la Fuerza Aérea, del Ministerio de Defensa Nacional y de la Presidencia de la República. Este procedimiento se llevó adelante con el aval de todos los organismos técnicos, sin proceder por fuera de una legalidad que luego fue certificada por el propio tribunal. No existe otra realidad –¡no existe otra realidad!–, pese a lo cual estamos dispuestos –sí que lo estamos–, hoy como ministro, a dar las informaciones, a comparecer, a presentarnos, a ponernos de cara a quien sea, al estrado que sea, ante el procedimiento que se marque, y proporcionar el expediente, los nombres de las personas y todo lo necesario para dar luz a un procedimiento que se trata de oscurecer, ¡que se trata de oscurecer!

No quiero venir acá a responder políticas chiquitas. No quiero venir acá a responder pequeños planteamientos. ¡Yo no soy demócrata de un día, señora presidenta, ni me apego a los procesos legales por ocasión! ¡Soy un demócrata de toda la vida! ¡He nacido en un ambiente de democracia, el de mi familia y el de mi partido y en eso proseguiré, mientras tenga responsabilidades públicas y luego como ciudadano! No otra cosa marca mi proceder. Estoy dispuesto, ¡estoy dispuesto!, a ir donde tenga que ir, a poner lo que tenga que poner al servicio de quien se quiera y donde se quiera, para hablar de lo que honestamente hemos llevado adelante. La opinabilidad de los procedimientos puede ser una lógica; las conveniencias también pueden ser valoradas. Pero, como dijimos hoy, no aceptamos ni aceptaremos poner en tela de juicio instituciones, la institución presidencial, por encima de todo esto, porque no le hace bien al país, a la democracia.

Me quedo con lo del inicio. Hemos hecho una presentación honesta de principio a fin –más allá de que puede ser interpretada–, dando todo lo que teníamos. Y es todo lo que podemos mostrar. Pero además queremos decir que estamos deseosos de que este procedimiento de compra –que está transcurriendo, que no está finalizado porque está en una etapa y aún faltan otras para certificar la totalidad del mismo– esté al servicio de la nación y de su gente. Ese es el objetivo; no es otro.

Señora presidenta: este ministro no es un erudito desde el punto de vista técnico. Conoce cosas por lo que lo asesoran quienes deben asesorarlo, por los que ponen firmas, por los que no se transforman en opinólogos de Internet, porque hacen las cosas de acuerdo a la forma en que deben realizarse. Yo me asesoro de esa manera. Por lo tanto, voy a pedir al señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea que nos informe técnicamente sobre las dudas que aquí han existido en cuanto al proceso técnico de la confección del pliego.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

SEÑOR ZANELLI.- Muchas gracias, señora presidenta.

Voy a solicitar que se proceda a poner en pantalla la placa con la cabina del avión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Los funcionarios que se ocupan del tema se retiraron, pero están volviendo. De manera que propongo pasar a cuarto intermedio por el término de cinco minutos.

Se va a votar.

(Se vota).

–7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Comisión Permanente pasa a cuarto intermedio por cinco minutos.

(Así se hace. Son las 15:55).

(Vueltos a sala).

–Habiendo número, continúa la sesión.

(Son las 16:09).

–Se reanuda el tratamiento del tema.

Estaba en uso de la palabra el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea quien, de acuerdo con lo solicitado por el señor ministro de Defensa Nacional, iba a exponer sobre los elementos técnicos del proceso de confección del pliego.

Continúa en el uso de la palabra el comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

SEÑOR ZANELLI.- Señora presidenta: es de orden decir a los señores legisladores que quizás no fui lo suficientemente claro en mi anterior exposición. Por tanto, daré algunos detalles a los efectos de arrojar luz sobre ciertas afirmaciones que he realizado.

Ahora en pantalla tenemos la imagen de la cabina del avión objeto de esta interpelación, el Hawker 125 700. No es mi intención describir instrumento por instrumento, pero es necesario que se comprenda que como cualquier otro objeto que se compra o se vende, este aparato tiene genéricamente un valor equis. Sobre ese valor hay que calcular todas las mejoras incorporadas, que es extremadamente deseable que tenga una aeronave que va a ser utilizada por la Fuerza Aérea para los fines previstos. Estas mejoras en su totalidad alcanzan casi el USD 1:000.000 sobre el valor inicial de la aeronave, cualquiera sea esta.

Como ya habíamos explicado, la aeronave tiene incorporadas mejoras en las computadoras de los motores, lo que permite el monitoreo de la condición del motor y esto, sumado al hecho de que se le instalaron indicadores digitales de motor, permite realizar una serie de actividades mediante la computadora. Esto permite realizar un mantenimiento preventivo y un mantenimiento predictivo, lo que a la larga hace que haya que invertir menos dinero, y elimina la posibilidad de que ocurran eventos que en este caso son fallas. Solo esta modificación ronda los USD 315.000. Aclaro que no son costos estimados sino de factura.

También la aeronave tiene instalado un sistema de alarma de proximidad al terreno y de alarma de situaciones especiales de vuelo del avión. Esto es muy importante porque mejora la seguridad de vuelo. En ciertas circunstancias, aunque esto parezca obvio, la proximidad del terreno hace que las tripulaciones sobrecargadas por diferentes tareas que deban realizar, necesiten un apoyo extra, una ayuda que les avise, por ejemplo, que están próximos al terreno. Eso uno lo imagina inmediatamente en maniobra de aterrizaje y despegue, pero también ocurre en vuelos de crucero cuando la aeronave está atravesando zonas montañosas y eventualmente uno se arrima demasiado a un obstáculo de esta naturaleza. Entonces, el sistema, en forma automática, sin depender de la voluntad humana, va a alertar a la tripulación que debe tomar las acciones correctivas para evitar el accidente. También avisa del viento porque en cualquier aeropuerto donde uno esté operando en condiciones próximas a una tormenta puede tener cortante. En ese sentido, si uno se inclina demasiado, le dice: «Usted se está inclinando demasiado», por lo tanto, uno debe volver a enderezarse. Y así hay una serie de cuestiones más como no permitir que uno olvide de bajar el tren de aterrizaje, cosa que ocurre lamentablemente, a pesar del entrenamiento de nuestros pilotos, o aspectos relacionados con las configuraciones del avión para hacer maniobras. Este aparato hace esto en forma automática, lo alarma y cuesta USD 80.000.

También tiene un sistema para evitar colisiones en áreas terminales congestionadas. En el mundo –a dios gracias–, cada vez hay más aviones yendo y viniendo. Nosotros vivimos en una región en la que se encuentran ciudades como San Pablo, Santiago de Chile, Lima y Buenos Aires que son áreas congestionadas. Este dispositivo hace que otros aviones interroguen a nuestro avión y el sistema alarme a la tripulación y le diga: «Hay un tráfico que de no cambiar la dirección de él o la suya es probable que vayan a tener una colisión. Suba, vire, baje, haga algo y evite ese problema». Este sistema que funciona relacionado a varios equipos y sistemas integrados del avión cuesta USD 110.000.

La aeronave también tiene dos sistemas de rumbo y altitud. El número 2 se va a ver repetido porque uno es respaldo del otro; ante la falla del sistema 1 siempre va a estar el sistema 2. Uno de los pilotos va a tener el sistema que funciona apropiadamente. Esto también está relacionado e interconectado a todos los aparatos que estoy nombrando. Su instalación y puesta en funcionamiento es de USD 30.000.

No es menor el hecho de que la aeronave tenga instalado el sistema de separación vertical reducido, porque permite que el avión esté certificado en esta condición. Cuando el avión ingresa a áreas terminales congestionadas o realiza vuelos a larga distancia en altura, en aerovías –que son las rutas de aire– cada vez más transitadas, puede suceder –como se ha verificado– que las autoridades aeronáuticas tengan que reducir el espacio vertical entre las aeronaves. Entonces, para que un avión sepa que está a 300 metros de otro que está yendo o viniendo en el mismo espacio del cielo a más de 10 kilómetros de la superficie, hay que instalar un equipo de estos que cuesta USD 20.000. Eso es lo que le permite al piloto del avión decir: «Voy a recorrer esa ruta; voy a ir de A a B por allí».

Eso sería imposible si no tuviera un sistema de posicionamiento global y de navegación basado en un satélite de alta precisión y de última generación. El sistema doble cuesta USD 35.000.

Los equipos de comunicación de alta frecuencia, la baliza de transmisión de emergencia y las computadoras de datos del aire que permite que todo esto funcione en forma

armónica cuestan más de USD 60.000 que debemos sumar a los costos que estamos mencionando.

El radar meteorológico que, sin duda, pensamos que va a ser muy bueno para el avión, cuesta USD 35.000 más y la capacidad de pasar rápidamente de un equipo de comunicación a otro o de una radioayuda a otra radioeléctrica cuesta más de USD 70.000.

El teléfono satelital, que queremos para que cuando estamos en zona de trabajo alejado de nuestro centro de control podamos tener un enlace directo, cuesta USD 70.000. No voy a dejar de mencionar el sistema de iluminación de cabina que es un sistema especial colocado en esta aeronave que permite, por la cantidad de luz que dan estos aparatos, hacer trabajos de precisión en esta cabina sin tener que usar otros dispositivos de iluminación.

En resumen, se puede tener un HS 125 700A con un valor equis y otro HS 125 700A con un valor diferente; la diferencia entre este y el CIB es de USD 1:000.000 en mejoras, colocado y comprobado.

A continuación, señora presidenta, si lo permite, paso a desarrollar algunas precisiones con respecto a la operación en las pistas. Este es un tema relativamente árido y solicito la dispensa por no haber sido suficientemente claro.

Disponemos de la información técnica de la aeronave que, básicamente, se nutre de su comportamiento real, en las mismas condiciones, hasta llegar a la confección de tablas de múltiple entrada en las que usted consulta por la temperatura y por el largo de pista y le permite determinar cuántos metros va a necesitar para operar en esa condición, ese día, con esa temperatura y ese viento. Cuando aseveramos que el avión puede operar en esas once pistas, la respuesta es sí, señora.

En segundo lugar, quiero decir que el avión necesita –y ahora quisiera ir a la próxima diapositiva– comportarse como cualquier aeronave que esté certificada en la categoría, y de ahí viene la cuestión del certificado tipo. Este avión en su certificado tipo dice que puede cumplir una *performance* determinada de acuerdo con el tipo de instalación de motores que tiene, sistema de frenaje y otros dispositivos que ayuden a despegar o a aterrizar. Entonces, cuando hablamos de una distancia mínima de despegue nos referimos a la distancia mínima que el avión necesita para iniciar el despegue, fallar y detenerse totalmente sin sobrerrecorrer el largo de la pista o, por el contrario, iniciar el despegue, fallar, irse al aire, llegar a la altitud mínima segura de vuelo y continuar el vuelo de forma segura sin provocar daños a la aeronave o a sus pasajeros.

Estas tablas que mencioné –de las que disponemos– nos permiten aseverar –y volvemos a la gráfica anterior– que operamos en todas esas pistas. Y, por una cuestión técnica, no es correcto afirmar que ante determinados pesos se requiera la misma cantidad de metros de pista. Hacen variar esa distancia situaciones como la temperatura, la humedad y el viento de frente o de cola. Pero hay que tener un criterio; ese criterio nos permite hacer esa observación porque nosotros –los pilotos, el fabricante, las tripulaciones– establecemos estándares.

Hoy puedo aseverar que todos esos aeropuertos son operables para esta aeronave, por ejemplo, en configuración sanitaria, con el dispositivo de transporte de enfermos, un doctor, un enfermero y el enfermo. Esto es así por una sencilla razón: porque el avión no va a tener las poltronas que le vimos en la foto y otros equipamientos que van a ser removidos. Tenemos la información disponible que establece que en un plazo de horas, al igual que sucede en todos los aviones de la Fuerza Aérea, todo lo que no es necesario para esa misión se remueve y se coloca lo que sí es necesario para el traslado sanitario. De esa manera, el peso del avión se reduce lo que permite hacer la misión en forma segura. Hay que tener en cuenta que el dispositivo de traslado de camilla completo no excede los setenta y cinco kilos. Esto significa que todo lo que hay que llevar es ese dispositivo más el paciente, el doctor y el enfermero. En una hipótesis de traslado de Montevideo a Artigas, hay que considerar que el avión consumió el combustible que necesitaba para llegar a ese departamento. Por lo tanto, ya no lo tiene a bordo, ya no es peso que hay que decolar de Artigas. Y el peso que necesita para venir desde Artigas a Montevideo tampoco es la totalidad del peso de combustible que el avión necesita. Él necesita combustible suficiente para el tramo, llegar al aeropuerto de destino, contar con la reserva de cuarenta y cinco minutos, en caso de error de navegación o poder volar al alternado en caso de situación meteorológica.

Por lo tanto, el combustible que no transporto es carga que puedo llevar. Cada kilo que bajo del avión o combustible que no pongo, puedo transformarlo en carga útil. Tengo que hacer mención a que este avión está certificado para una carga máxima de 5,2 toneladas. Si disminuyo la carga, pongo combustible; si pongo combustible, saco carga y cumplo las misiones.

Afirmo con total certeza que todas las pistas que figuran en la diapositiva son operables desde este avión. Las que no figuran es porque todavía no estamos en condiciones de certificar su operación.

El otro aspecto al que quiero referirme, señora presidenta, es el tema de la camilla. Nuevamente quisiera tener las palabras necesarias para ser lo suficientemente claro en las expresiones.

Esta imagen que estamos viendo es la puerta del avión. Mide 1,30 por 0,69 y da a un vestíbulo que permite acceder a la cabina de tripulación o a la de pasajeros. Eso es un hecho. Para instalarle el equipamiento necesario o la configuración sanitaria, no se necesita, no se requiere hacerle modificación alguna. Es correcto que efectuar cualquier modificación en esa puerta, amén de ser extremadamen-

te caro, cambiaría notoriamente el diseño y la integridad estructural de la aeronave. Es por esa razón que el fabricante de equipos médicos diseñó el sistema elevador de camillas.

Quisiera ahora volver a la diapositiva anterior. Disponemos de la información relativa al peso de estos equipos y por ello podemos decir que son extremadamente livianos. Pero debe entenderse que tanto el equipo como los anclajes al piso y las herramientas de estructura que se necesitan para que este dispositivo sea aeronavegable, además de los conectores eléctricos que permiten que uno conecte a él cualquier tipo de dispositivo que sea necesario usar, han pasado por revisiones de resistencia. Quiere decir que los soportes van a evitar que en caso de que el avión sufra nuevas aceleraciones, se salga del piso, se rompa o se lastime la persona que está siendo transportada.

La definición exacta de la certificación permite aseverar que si el avión sufriera una situación más allá de los límites allí establecidos, ya no importaría que el equipo se rompiera porque antes la persona transportada habría sufrido daños de consideración.

Este equipo pesa solamente setenta y cinco kilos y nosotros calculamos que en un plazo de horas –no de días, sino de horas–, la aeronave puede pasar de una configuración a otra, al igual que lo hacen todas y cada una de las aeronaves de la Fuerza Aérea en la actualidad.

Y vuelvo a decir: cuando el avión fue diseñado, autorizado a volar y certificado dentro de una categoría, la autoridad aeronáutica correspondiente al lugar de fabricación emitió un certificado tipo. Para instalar este dispositivo se está modificando el diseño del avión. Este certificado suplementario también requiere de las mismas características de certificación, que está reglado en el marco legal vigente de nuestra república, y esa tarea está asignada, por la ley de seguridad operacional, a la Dinacia.

En mi opinión, no es que la Fuerza Aérea Uruguaya como organización busque arrogarse un derecho, sino que estamos mandatados a hacer esta tarea no solo para esta aeronave sino también para cualquier aeronave civil que decida instalar un dispositivo diferente a su certificado tipo.

Con respecto al soporte de camilla y a la camilla en sí, en esta imagen se ven ambos con sus respectivas medidas. Como los señores legisladores ven, la camilla ingresa al avión y es colocada sobre este soporte y sujeta al mismo. En la base, en el soporte, se ven los conectores para diferentes dispositivos de aire, oxígeno y vacío, y también sobre el cuadro de texto que dice «Módulo» se pueden apreciar los enchufes para los equipos eléctricos. Lo importante es la placa que viene a continuación, donde aparece el elevador. Tal como vimos en el video –creo que en este punto no es necesario verlo de nuevo–, se puede pasar directamente desde la camilla de la ambulancia al vestíbulo, pero igualmente la Fuerza Aérea previó pedir un dispositivo de esta naturaleza que permite elevar la camilla desde el nivel donde está la camilla de la ambulancia hasta un lugar donde cómodamente ingresa al vestíbulo.

En la siguiente imagen vemos que cuando la camilla ingresa al avión gira noventa grados hacia la derecha y es trasladada y apoyada en el pedestal. El largo de la camilla con respecto al ancho de la cabina no es por una cuestión de geometría, porque hay que tener en cuenta que lo que hoy se ve instalado en el avión, que es el compartimiento de equipajes no se va a encontrar allí porque ese mamparo va a ser móvil. Hay un detalle sobre el que quizá no he sido claro y es que todo esto ha sido puesto en el pliego de condiciones y ha sido ofrecido por la empresa. Para que la compra sea aceptada el oferente deberá demostrar que todo esto funciona y todas estas afirmaciones que acabo de hacer deberán ser comprobadas en ocasión de la firma del contrato. Es decir que en el supuesto caso de que algo de lo que he afirmado no se cumpliera, todavía tenemos en el contrato la posibilidad de reservarnos el derecho de no aceptarlo si lo que nos están dando no reúne las condiciones necesarias de aeronavegabilidad o si demuestran que no son útiles, que no funcionan.

Por último, señora presidenta, si me permite quisiera relatar las condiciones particulares que utilizamos con respecto al pliego. No solo por ser el comandante de la Fuerza Aérea, sino por haber participado y ser el responsable de todo lo que aquí se escribió, estoy en condiciones de hacer las siguientes afirmaciones: nosotros partimos de un supuesto, teníamos una tarea para realizar, teníamos una necesidad y teníamos una cantidad de dinero. De los análisis que realizamos de las aeronaves disponibles y de los tiempos, tratamos de ver qué era lo más conveniente para la Fuerza Aérea en tanto y en cuanto administración. Somos extremadamente conscientes de que cada vez que tenemos la oportunidad de recibir recursos nuestra primera obligación es tratar de obtener su mejor rendimiento. Fuimos a lo que había sido la aviación en la década de los setenta, que fue muy particular. Me quiero extender brevemente por una cuestión muy sencilla: en esa década los aviones dejan de ser lujosos, ampulosos, para ser más prácticos. Cambia el tamaño de los sillones o asientos de los pasajeros, cambian los decorados, aparecen los soportes para equipajes en la parte de arriba –algo tan común que ya nos hemos olvidado que hubo un tiempo en el que no existía– y las cabinas dejaron de ser tan amplias. Se pasó de algo que de repente era más lujoso y acabado a algo más práctico. También cambió la tecnología de los motores. Desaparecieron los turbojets y toma muchísima fuerza un diseño que data de la Segunda Guerra Mundial que es el de los motores turboventiladores. Eso generó una revolución en el mundo de los aviones de transporte mediano. Teníamos cabinas más amplias, pero con asientos más chicos. Teníamos aviones que forzosamente ya no podían ser específicos para una sola cosa porque había menos dinero en el mercado. Se pasó a los aviones multipropósito, con motores turboventiladores o *turbofan* que

es el nombre que me queda más cómodo, pero la definición en castellano es turboventilador. Compañías como Bombardier, Challenger, Gulfstream, Dornier, Hawker establecieron los estándares de mercado en altura de cabina, el segmento de transporte mediano, comercial o privado alcanzó 1,70 metros de altura de cabina y aún más. Los anchos de cabina se regularizaron en general. Los aviones más grandes fueron un poquito más altos y más anchos, pero sobre todo se buscó que se pudieran hacer varias cosas. Por ejemplo, el estándar en la de pasajeros de alta densidad fue de catorce o dieciséis y en pasajeros de baja densidad siete u ocho. Para tratar de resumir quiero decir que la tecnología a mediados de los años setenta pasó de equipos independientes que funcionaban aisladamente y blindados unos de otros a trabajar en conjunto. Apareció el término «aviónica» que significa instrumentos de avión más los equipos de comunicaciones. Se juntaron la aviónica, la tecnología de plantas de potencia y las características de diseño y todo eso pasó en las décadas de los sesenta y de los ochenta. Si los señores legisladores miran podrán apreciar que en esa época había ciertos aviones en el mercado y no otros. Además, hay una relación que no podemos dejar de ver y es que de esa época son los aviones que podíamos proponer que se adquirieran con el dinero y con los recursos que estaban disponibles. Esa es la razón de los cuarenta años, refiere a la mitad de la década de los setenta. Ese número no es arbitrario ni aleatorio, es algo absolutamente meditado que surgió del trabajo de mesa con mis oficiales y asesores, a los efectos de poner un punto a partir del cual no nos interesaba tener aviones más viejos que estos. Incluso por la razón del artillero, que es la obtención de repuestos y servicios en talleres y solución de partes que fueran necesarias.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Solo quiero hacer una aclaración respecto a una aseveración que se hizo sobre dichos del señor subsecretario de Defensa Nacional.

Si bien eso fue algo que un medio de prensa tomó, en realidad, las únicas declaraciones que hizo este ministerio en ocasión de un viaje a la Antártida con una delegación nacional, no fueron esas. Un medio de prensa –no sé en qué circunstancia– las tomó, pero el subsecretario no dijo en ningún momento lo referido al segundo avión como elemento aprovisionador de repuestos. Si bien la prensa lo manifestó, no quedó registro ni existió esa declaración.

Digo esto en honor a la verdad y ante solicitud de aclaración del señor subsecretario.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- A partir de este momento iniciamos el debate.

Tiene la palabra el señor legislador Núñez

SEÑOR NÚÑEZ.- Señora presidenta: antes de entrar en los aspectos pertinentes al motivo de esta interpelación, nos parece importante poder contextualizarla y reflexionar acerca de que en tan solo una semana –ocho o nueve días–, tuvimos cuatro interpelaciones que tienen que ver con una situación política que se está generando en el país. Evidentemente, los pronósticos apocalípticos de la oposición no han tenido cabida; evidentemente las proyecciones que hicieron para el año pasado no ocurrieron y, por tanto, hay que inventar algo. Hace unos días contamos con la presencia de las autoridades del Ministerio de Salud Pública, quienes presentaron respuestas contundentes; en el día de ayer tuvimos la interpelación al señor ministro de Trabajo y Seguridad Social, quien mostró un nivel de solidez impresionante al contestar cada una de las preguntas, y en el día de hoy tenemos un nivel de respuestas por parte del Poder Ejecutivo y de la Fuerza Aérea, que realmente echa por tierra varios de los argumentos que se han expresado por parte del miembro interpelante, como dudas, irregularidades y sospecha de ilegalidades.

Los pronósticos que se habían establecido señalaban que se iba a disparar la inflación a fines del año pasado, que el dólar iba a llegar a $ 35 o $ 40, que iba a haber un aumento exponencial del déficit fiscal y del desempleo, pero evidentemente todas estas cosas no ocurrieron. Hoy tenemos un escenario totalmente contrario al que la oposición había diseñado. Por eso comienza a gestarse todo este escenario, que pretende sembrar en cada una de las interpelaciones la duda, desacreditar al Gobierno del Frente Amplio y generar en la sociedad la permanente interrogante sobre si lo que se está haciendo está al margen de la ley o amparado en la ley. Y nosotros no lo vamos a permitir porque ha quedado explícitamente desarrollado en esta interpelación y en todas las demás, que ha habido un apego absoluto a la legalidad en cada uno de los actos de nuestro Gobierno.

Aquí se nos ha invitado a hablar de dignidad, pero creo que para el señor legislador interpelante hoy no es el día más indicado para hablar de dignidad. Hoy el Uruguay no está hablando de la compra de este avión, está hablando de ese diputado suplente del Partido Colorado que anda fugado por el mundo con más de USD 15:000.000. De eso está hablando el Uruguay y eso es lo que también tenemos que poner en consideración. No se deben generar hechos de sospecha en donde no los hay. Esta interpelación es parte de una estrategia de la oposición para desinformar, para generar dudas e incertidumbres.

En esta intervención vamos a intentar poner elementos arriba de la mesa que fundamenten lo que estamos diciendo porque todos y cada uno de los fundamentos que ha dado el miembro interpelante –y otros que se sumaron previamente en los medios de comunicación–, son falsos. Se ha dicho que es un avión presidencial, que la camilla no podía ingresar al avión, que la aeronave tiene una uti-

lidad de tres años; se afirmó que no era conveniente para los intereses del país, que hubo ilegalidades y faltas administrativas; se especuló con la resolución del Tribunal de Cuentas y hasta con la renuncia de uno de sus ministros, y hasta se dijo que su compra es inadecuada en un contexto de tarifazo. Adelanto que vamos a entrar en cada uno de estos puntos, a discutir y a debatir políticamente. Se dice que se compró por amiguismo y por cercanías a jerarcas del actual Gobierno. Nosotros vamos a fundamentar por qué estos argumentos que se han volcado son falsos, son mentira.

En primer lugar, en el día de hoy ha quedado expresamente dicho que es un avión multipropósito. Yo digo: o tenemos problemas de comprensión entre quienes estamos aquí debatiendo, intercambiando ideas, o existen intencionalidades. ¿No ha quedado claro que no es un avión presidencial, que es un avión multipropósito? Evidentemente no. Tan así es que, a pesar de las hondas explicaciones que ha dado el señor ministro, en la propia declaración que propone la oposición se sigue insistiendo en que consiste en la compra de un avión presidencial, cuando es un avión multipropósito que podrá ser utilizado para los intereses presidenciales, y no exclusivamente porque también podrá servir para los intereses del Gobierno en general, incluso hasta del propio Poder Legislativo.

¿Qué significa que sea un avión multipropósito? Que puede estar al servicio para la búsqueda y salvamento en todo el territorio nacional, que puede ser utilizado como medio de transporte rápido, eficiente y económico, y para ampliar las capacidades operativas de la propia Fuerza Aérea. Todo esto forma parte de esta calificación. No es un berrinche, no se inventó esta palabra para intentar salir del paso, se pensó y se articuló de esta manera y ha quedado expresamente demostrado que el avión no tiene solamente el propósito presidencial. Además, es un poco llamativo, y hasta diría que primitivo, que sectores de la oposición, que tanto pretenden cuidar la institucionalidad, pongan el grito en el cielo por un avión que se puede llegar a utilizar con fines presidenciales. Creo que es quedarse en la época de las cavernas.

En segundo lugar, se sigue insistiendo en que no es conveniente. Hay un informe de la Fuerza Aérea –que hoy fue detallado por el señor ministro en su primera intervención– que señala que el costo operativo y de adquisición –fundamentalmente este último– es veinte veces menor. Esto es parte de la conveniencia, más todos los detalles que se expusieron anteriormente sobre la utilidad de este avión.

Quiero decir con todo respeto que no me parece serio que se hayan puesto ejemplos sacados de Internet, de Mercado Libre o de WoOw –faltó poner la página Pedidos Ya–; es poco serio traer a este Cuerpo valores de aviones que se encontraron en Internet, cuando aquí se ha dado una fundamentación técnica, detallada y precisa sobre por qué no se puede comparar este avión a calzón quitado con otros ya que tiene un conjunto de elementos tecnológicos que también tienen que ser considerados a la hora de establecer su precio. Se ha llegado a esgrimir como argumento por parte del señor legislador interpelante una tasación que se hizo por foto. ¿Esa es la seriedad con la cual se quiere comparar un precio aparentemente inadecuado con la construcción sistemática y metodológica de un precio que se ha desarrollado por parte de las autoridades? Es poco serio. Se ha dicho que hay ilegalidades y faltas administrativas. Son todas especulaciones y eso también es poco serio.

Hoy decíamos que se especula con la resolución del Tribunal de Cuentas. Parece que el Tribunal de Cuentas es bueno cuando resuelve a favor de lo que yo opino y es malo y lo cuestiono institucionalmente cuando define lo contrario de lo que yo opino. Más allá de las especulaciones y de las lecturas que se puedan llegar a hacer, el hecho objetivo es que hay una resolución del Tribunal de Cuentas que levantó las observaciones formuladas. La Resolución n.º 442/17, que corresponde a la sesión celebrada el día 1.º de febrero del 2017, señala en el considerando: «Son de recibo los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su Resolución de 29 de diciembre de 2016, por la que dispone reiterar el gasto y adjudicar el objeto de la contratación». Y dice: «EL TRIBUNAL POR MAYORÍA ACUERDA

1) Levantar las observaciones formuladas por este Tribunal en Resolución Nº 4261/16 de 30 de noviembre de 2016».

Entonces, ¿cuál es la necesidad de especular y generar dudas sobre una resolución transparente con las garantías institucionales y democráticas correspondientes a nuestro sistema? ¿Por qué esa necesidad? ¿Por qué esa irresponsabilidad? Acá se llegó a afirmar en el día de hoy, y también se ha dicho en lo previo a esta interpelación, que este cambio de posición respondió a presiones políticas, a uno de los ministros del Tribunal de Cuentas.

Ahora voy a leer textualmente una declaración que dio en una entrevista Oscar Grecco, ministro renunciante del Tribunal de Cuentas. Más allá de la especulación que se quiera hacer, es la palabra de él, y dice lo siguiente: «Quiero aclarar que mi renuncia es absolutamente independiente de la votación sobre el avión presidencial. Quedó sugerido en la prensa que una cosa está relacionada con la otra y no tiene absolutamente nada que ver».

Otra vez el hecho objetivo es la declaración del ministro renunciante, pero se insiste en la necesidad de especular, de generar incertidumbre, de generar dudas. Realmente, es un nivel de irresponsabilidad mayúsculo con nuestra democracia y con la institucionalidad.

Otro de los argumentos traídos hoy a esta interpelación –uno se lo toma con un poco de humor porque, evidentemente, lo que se buscó fue ridiculizar y generar en la opinión pública la risa– es que se compró un avión con

uso sanitario y resulta que no entra la camilla. Pero hoy ha quedado técnicamente demostrado y fundamentado –no mirando una foto y especulando con un metro a ver si puede girar o no–, que se puede montar perfectamente en este avión el set sanitario con su camilla, y se lo puede desmontar para la utilidad en modo pasajero, por llamarlo de alguna manera.

Se ha dicho que este avión tenía una utilidad de tres años, y se insistió permanentemente en la prensa. Yo pregunto: ¿dónde están los informes que amparan esas afirmaciones? ¿Cómo pueden probar el amiguismo con jerarcas de esta Administración cuando hoy el miembro interpelante reconoció que el proceso de ofrecimiento comenzó en el año 2013? Pero hay un detalle que capaz no se conoce: la Fuerza Aérea, por lo menos desde el año 2000, ha venido recomendando a los distintos Gobiernos la compra de un avión de similares características para poder ampliar su capacidad operativa. Desde esos años se viene insistiendo en la necesidad de la compra de un avión de ese tipo. Entonces, creo que hay que ser serios. No se puede venir acá a acusar de amiguismo y lo que se presenta como prueba es una fotografía de un presidente con el presidente de otra institución en la inauguración de vaya a saber qué cosa. ¿Esa es la prueba que tienen? Que vaya a la Justicia, que trate de demostrarlo de verdad en la Justicia, no con especulaciones que, realmente, carecen de total sentido.

Y sobre la oportunidad de esta compra se ha dicho también que se da en un contexto de tarifazo, y nosotros no podemos permitir que esto pase, así como así, desapercibido. No lo vamos a permitir porque si queremos hablar de tarifas tenemos para hablar mucho rato. Solamente voy a poner algunos ejemplos. En el primer Gobierno de Sanguinetti, en los cinco años el promedio de suba de la nafta súper fue de 877 % y 800 % del supergás. En el Gobierno de Lacalle la suba de la nafta súper fue de 833 % y 700 % el supergás. ¿Sabe, señora presidenta, cuánto va aumentando en estos años de esta Administración del Frente Amplio –la segunda del compañero Tabaré Vázquez–, la nafta súper y el supergás? El 13 %, y 14,5 % respectivamente.

Pero no hablemos solamente de lo pasado, ni de los Gobiernos a nivel nacional. Hablemos de lo que está sucediendo ahora en Maldonado. Del cambio ya hablamos; del diputado suplente que anda fugado, ya hablamos. Ahora vamos a hablar del aumento del 57 % de la contribución inmobiliaria en Maldonado; del 28 % de aumento en el alumbrado público; del 28 % en el servicio de pavimentación. Pero también vamos a hablar del amigo del miembro interpelante, de Macri, que el otro día le llegó a decir san Mauricio. Vamos a hablar de san Mauricio. Aumentó un 500 % el supergás; un 300 % el agua. Y todo esto tiene que ver porque se ha contextualizado esta compra, supuestamente, en una falta de oportunidad.

Parte de los argumentos los dijo hoy el miembro interpelante en su exposición: dijo que no era oportuno porque estábamos en un contexto de tarifazo. Y no solamente lo dijo hoy; también se dijo previamente en la prensa. Así que esto también es parte de la interpelación y de la discusión política que tenemos que dar con la sociedad. Dice que es muy caro comprar un avión multipropósito en USD 1:000.000. Nosotros invitamos al miembro interpelante a debatir sobre el déficit de la caja militar en USD 400:000.000. ¿Saben cuántos aviones multipropósito podríamos comprar? 400. Vamos a debatir sobre eso. Esa es la plata que importa en términos de peso institucional. Ese sí que no es un cambio chico, ese sí que es un déficit importante para debatir, para intercambiar con toda la sociedad, sin estigmas, sin falta de respeto, poniendo pienso donde hay que ponerlo y no generando incertidumbre donde no la hay. ¡Vaya si tendremos que tocar y mejorar algunos elementos de esa caja militar!

Es irresponsable que se hagan paralelismos y acusaciones como se hicieron hoy. Falta de legalidad, falta de transparencia, amiguismo, cosas que no se han podido demostrar. No se ha podido demostrar ni una por más PowerPoint que traigan, por más placas que traigan. Son solo especulaciones.

Creo que la presentación, la defensa hoy hecha por el ministro Menéndez y el enorme aporte realizado por el comandante de la Fuerza Aérea, han dejado bien claro que estamos frente a un procedimiento que se ajustó a la legalidad, que se ajustó a derecho, que es conveniente para el Uruguay y que, por tanto, no merece el carácter de especulaciones que ha tenido.

Antes de terminar, señora presidenta, quiero aprovechar esta oportunidad para manifestar nuestra solidaridad con el señor ministro, nuestro rechazo más absoluto a las amenazas que él recibió –al igual que a otros compañeros y compañeras–, vaya a saber por quiénes. Seguramente será por algunos sectores que se oponen al esclarecimiento de algunos hechos que han ocurrido en nuestro país. También quiero decir a nuestro ministro que cuenta con todo nuestro respaldo para hacer los cambios que sean necesarios, en aquellos ámbitos que permitan la mayor democratización y avanzar en la perspectiva en la que sabemos está trabajando.

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- Señora presidenta: creo que a veces los ímpetus juveniles llevan a cometer errores; con respecto a esa cuestión avasallante de los jóvenes, está claro que el tiempo nos va dando un poco más de lentitud y estudio de las cosas. Quizás sea falta de información porque, como recordarán la señora presidenta y los señores legisladores, las convocatorias a los señores ministros a la Comisión Permanente se plantearon en diciembre. De

pronto, como el señor legislador preopinante no participa de la coordinación, no lo sabía. Nosotros pedimos hacerlas en enero y no ponerlas todas juntas en una semana en febrero porque hubiéramos preferido hacerlo con tiempo. Reitero que quizás él no cuenta con esta información.

Por otro lado, se planteó no hacerlo en régimen de interpelación, salvo la del día de hoy, sino en comisión general, pero para ello se necesitaba el voto del Frente Amplio, que dijo que no. Entonces, me parece un error que ahora eche en cara que se hacen interpelaciones a las que su partido obligó porque no permitió la citación en comisión general. Además, recién el 24 de enero se fijó por parte de la presidencia, en coordinación, hacerlo esta semana por lo que hoy, viernes antes de carnaval, estamos llevando adelante esta instancia.

Aclaro que no fui quien trajo el concepto de dignidad. El señor ministro habló de dignidad, así que voy a trasladar todas las críticas que formuló el señor legislador a mi persona, directamente al ministro.

En cuanto a lo que dijo sobre el diputado suplente por Maldonado, quizás hay información que no tiene y la quiero dar. El diputado suplente renunció a su banca –se le solicitó que lo hiciera en su momento– y además renunció a todos los cargos en el Partido Colorado. Por otra parte, está a la espera de la dilucidación de todo esto para pasarlo a la comisión de ética.

Nadie está libre de cualquier conducta, pero nuestro proceder es distinto al que tuvo algún otro partido en el caso Bengoa, ¿o nos olvidamos de que lo apoyaron hasta el día que iba al juzgado? ¡Qué hicieron con Bengoa! Es distinto a lo que hicieron con Orestes González. ¿Nos olvidamos que procesaron al presidente del Banco República, señor Calloia y al entonces ministro de Economía y Finanzas y organizaron una marcha en auto a la casa en el balneario de uno de ellos? ¡Cómo! ¿Qué estamos diciendo? ¡Fíjense qué diferencia de conducta! Todavía no hay condena; pidió un concurso y se le dijo que se aparte de toda la actividad política del partido hasta que solucione su problema y que renuncie a la banca. Los otros hacen marcha de apoyo al procesado y condenado. ¡Pero! La verdad es que uno trata de no traer estos temas por una cuestión de respeto pero si los sacan, contestamos. Además, cuando no se tienen argumentos para contestar sobre este tema, se tocan estos otros.

No les gusta que hablemos de avión presidencial. ¡Vamos a hablar de avión presidencial! Aquí hay un problema con el Frente Amplio: cree que cambiando el nombre a las cosas, estas quedan solucionadas. Hacen un ajuste fiscal y le llaman consolidación fiscal; aumentan las tarifas y no se puede decir que es un tarifazo; largan los presos y hacen una ley de humanización. Son los monstruos de poner nombre; se compran un avión vip para el presidente de la república, que lo usa en viajes oficiales –hasta ahora es el único que lo ha usado– y hay que llamarlo avión multipropósito. Se enojan si no usamos los nombres que ellos quieren. ¡No! ¡Avión presidencial que compran a los amigos! Lo voy a seguir diciendo, les guste o no.

Muchas gracias.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señora presidenta: creo que a esta altura del debate y sobre todo después de haber asistido a un provechoso intercambio entre el miembro interpelante y el ministro interpelado, en la primera parte de la interpelación –como generalmente acontece–, fácilmente se pueden extraer algunas conclusiones.

La primera es que en este proceso que se ha seguido, respecto al cual la Comisión Permanente ha puesto el foco, es notorio que estamos frente a un proceso plagado de ilegalidades que se condensan en una irregularidad mayor que es, obviamente, la compra de un avión presidencial. Es un avión presidencial, pero si fuera un avión multipropósito, la ilegalidad sería la misma. Creo que el señor ministro ha intentado venir a justificar todo esto, pero evidentemente no ha logrado convencernos. No solo no lo ha logrado, sino que además los hechos indican claramente que sus argumentos son muy endebles. No me parece que eso sea porque no tiene aptitud o no sea capaz de ejercer la defensa de algo en lo que cree, porque fue parlamentario, lo conocemos bien y sabemos de su vocación democrática. No entendemos muy bien por qué tuvo que ponerla por delante en todo momento, a lo largo de sus dos intervenciones; aquí no está en entredicho la vocación democrática del ministro de Defensa Nacional sino un proceso administrativo que sin duda, reitero, está plagado de apartamientos del orden jurídico.

Por otro lado, me preocupó mucho que en la segunda intervención del ministro, después que el señor miembro interpelante hiciera imputaciones categóricas desde el punto de vista de los principios y las reglas de la contratación administrativa con toda objetividad –más allá de otras alusiones que también son legítimas desde el punto de vista político–, no hiciera alguna referencia, precisión o aclaración. No hizo el más mínimo comentario y no solo eso, sino que incurrió en un temperamento que me preocupa adicionalmente, que es ingresar en un camino de agravios. Habló de liviandad, de mala intención, de política menor y creo que ese es un camino peligroso. Además, me sorprende mucho porque conozco al ministro Menéndez y creo que lo suficiente como para sorprenderme de que emplee ese tipo de recursos a la hora de ejercer o ensayar una defensa. También me preocupa que si a esta hora el debate se sigue prolongando y deslizando por ese camino, el señor ministro no tenga más remedio que agregar nuevos agravios a los que ya formuló. Por lo tanto, exhortaría

a que todos hiciéramos un esfuerzo para ir por un camino un poco más constructivo.

Me parece que tampoco se puede venir aquí a poner por delante el prestigio de la Fuerza Aérea Uruguaya, en la que todos creemos y con la que estamos comprometidos. No se puede venir a utilizar como escudo el prestigio de la Fuerza Aérea del Uruguay, como si quienes estamos cuestionando un procedimiento administrativo claramente irregular, que ha generado polémica desde el punto de vista jurídico y ha motivado pronunciamientos del Tribunal de Cuentas, estuviéramos intentando mancillar u horadar dicho prestigio. No somos nosotros los que lo hacemos sino que, por el contrario, diría que la oposición y el Parlamento en su función institucional, cuando promueve este llamado a sala, esta interpelación, y genera este debate, está intentando salvaguardar el prestigio de la Fuerza Aérea Uruguaya. La circunstancia de que aquí haya bastante más que semiplena prueba –por no decir prueba completa– de que en el ámbito de la Fuerza Aérea Uruguaya, pero a instancias del impulso político del Ministerio de Defensa Nacional y del Poder Ejecutivo, se actuó con una evidente ilegalidad, es lo que en todo caso afecta y compromete el prestigio de las Fuerzas Armadas y, en este caso en particular, de la Fuerza Aérea.

Creo que esta interpelación es muy importante y tiene una relevancia cualitativa más que cuantitativa, porque USD 1:000.000 es mucha plata. Pero si además representa un sobreprecio con relación a la compra de un avión que, como aquí también se demostró, pudo haberse obtenido por un valor bastante menor, estamos frente a un hecho grave. Pero creo que esta discusión entraña otros hechos más graves que ese. En este debate, en el trasfondo, en el principio y en el fin del mismo, ha habido aspectos vinculados con la propia identidad nacional y de los uruguayos, con la forma en que manejamos tradicionalmente, más allá del partido que ocupe la titularidad del Poder Ejecutivo, las cosas públicas. Aquí está en discusión la forma en que manejamos los dineros públicos, cómo adjudicamos las licitaciones, cómo el Estado, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, realiza las compras estatales, cómo el Estado a la hora de realizar las compras estatales –y el Gobierno nacional en nombre del Estado– se relaciona con los organismos de contralor y con el Tribunal de Cuentas y, por supuesto, el principio de austeridad. Seguramente, todos los partidos representados en el Parlamento legítimamente reivindicamos dicho principio, pero sin duda está en entredicho en esta discusión. Y el principio de austeridad está relacionado con algo que aquí se mencionó, es decir, el sentido de la oportunidad política para hacer las cosas. Esta compra hay que inscribirla en un momento –recién fue motivo de un intercambio– en el que al Gobierno le aflige muy seriamente la circunstancia de que tiene un problema fiscal y que está preparando un nuevo presupuesto. Además, desde ese mismo momento le está pidiendo un esfuerzo económico adicional a la población porque desde el 1.º de enero rige un incremento de impuestos y un aumento de tarifas que, sin ninguna duda, está bastante más allá, guste o no, de lo que las propias empresas y servicios públicos reclamaron para atender la evolución de sus costos internos, lo cual ha sido calificado como terrible tarifazo, no por legisladores del Partido Nacional o de la oposición, sino del Frente Amplio, los cuales respeto mucho porque son compañeros de la Cámara de Representantes y a quienes no voy a nombrar porque no integran la Comisión Permanente. Entonces, ¿cómo debe entenderse esta situación? Si calificamos políticamente el aumento de tarifas, eso tiene un significado, pero si el senador Mujica lo condena –como lo hizo– o si los diputados del Frente Amplio que tomaron distancia hablan de que fue un tarifazo, ¿debe interpretarse de una manera diferente? En ese contexto es que esta decisión se está adoptando y creo que eso también es parte de este debate.

Partiendo del principio de buena fe, que considero es el que nos moviliza a todos los que integramos el Parlamento nacional, independientemente de ideologías o de pertenencias partidarias, nadie puede negar, con una mano en el corazón, que todo este proceso que ocurrió y los actos administrativos que estamos analizando, despiertan suspicacias por sí mismos, sin necesidad de que un legislador o miembro interpelante, como en este caso, lo ande invocando. Creo que la mera descripción de los hechos que la Administración ha protagonizado con relación a la compra de este llamado avión presidencial despierta suspicacias, diría, en forma espontánea y absolutamente natural.

Hoy el señor ministro se preocupaba y afligía por la circunstancia de que en medio de esto está la investidura del señor presidente de la república. Estoy totalmente de acuerdo con él porque me preocupa mucho, francamente lo digo, que el señor presidente Vázquez haya entendido necesario salir personalmente a entreverarse en esta discusión, a explicar él los pasos que su Gobierno ha dado en este sentido y postular que el pronunciamiento de la señora fiscala de gobierno es poco menos que equiparable o equivalente al del Tribunal de Cuentas. Me dio mucha pena que el presidente de la república –que es el presidente de todos los uruguayos, más allá de que yo no lo haya votado–, en nombre precisamente de la investidura presidencial, que es más que el cargo que ostenta, que en sí misma es una de las instituciones republicanas y democráticas del Uruguay, haya hecho eso. No tengo derecho a dudar, ni lo hago, de la honorabilidad del señor presidente de la república, pero convengamos también que todo esto que ha pasado genera confusión y lo hace injusta e innecesariamente. Por eso creo que es parte de los efectos y consecuencias que todo esto ha tenido y que debemos lamentar muchísimo.

Recién hice referencia a un aspecto que me parece que es medular en todo esto y que hace a la institucionalidad, o sea, la ficción a la que ha recurrido el Gobierno, que no lo hace por primera vez, de utilizar a los fiscales de gobierno para lograr un efecto administrativo o para intentar fortalecer su posición en un debate con relación a determinado aspecto. Sin ninguna duda, eso genera confusión porque

los fiscales de gobierno, más allá de su nombre ampuloso, como aquí se ha dicho, son asesores del Poder Ejecutivo, pero no están para lo cual dicho poder los ha convocado. Vamos a decir esto con meridiana claridad. Normalmente, los fiscales de gobierno intervienen con anterioridad al dictado de los actos administrativos, cuando hay diferencias desde el punto de vista jurídico hacia la interna del Poder Ejecutivo. Por ejemplo, si en este caso hubiera existido una discrepancia entre la asesoría legal del Ministerio de Defensa Nacional y de la Presidencia de la República. En ese caso hubiera sido correcto que el Poder Ejecutivo convocara al fiscal de gobierno de turno para pedirle un pronunciamiento a efectos de dirimir una posición. Pero convocar a la fiscala de gobierno para que simplemente contraponga una posición con el Tribunal de Cuentas y, además, lo descalifique, desde el punto de vista institucional es muy grave. Y me preocupa que los Gobiernos del Frente Amplio hayan demostrado un temperamento de reiteración de esta práctica, lo cual es muy peligroso. En el período pasado, casualmente, el doctor Toma, cuando era fiscal de gobierno –ahora nos venimos a enterar que, en todo caso, ha apadrinado a la señora fiscala que ha intervenido en este caso–, tuvo una intervención determinante en un tema enormemente polémico y que dividió al propio Gobierno del presidente Mujica. Estoy hablando de la condonación de los USD 100:000.000 que el Estado uruguayo determinó en favor del empresario Francisco Casal. Como seguramente todos recordarán con mucha claridad, en aquel momento la Dirección General Impositiva y el Ministerio de Economía y Finanzas tenían la pretensión de cobrar ese crédito tributario y, sin embargo, a nivel de la Presidencia de la República había otra opinión, por lo que la intervención del doctor Toma fue providencial porque determinó que se produjera un cambio de temperamento y que el Gobierno renunciara, nada más ni nada menos, que a un crédito de USD 100:000.000.

Pero volviendo a este asunto, no estoy en condiciones –creo que debemos ser muy cuidadosos a la hora de hacer señalamientos– de señalar con el dedo al señor ministro, al señor comandante en jefe ni a ninguno de los funcionarios que aquí están o de los que no están. De todas maneras, es muy difícil no concluir que todo esto que se ha hecho se realizó, evidentemente, con nombre y apellido porque objetivamente esto es así. Habrá sido o no la intención. En todo caso, habrá que hacer un esfuerzo para demostrar que no fue ese el móvil o intención, pero que ese fue el resultado creo que es absolutamente inexorable. Todo este proceso que hemos analizado, desde su primera manifestación hasta la última, desde la intención inicial de ir por el lado de la contratación directa invocando una causal de excepción, lo cual era prácticamente imposible de demostrar, hasta la última observación del Tribunal de Cuentas, incluso, hasta el acto del levantamiento de las observaciones por parte de dicho tribunal, demuestran, en su análisis sistémico, que estamos ante algo que se parece a un acomodo. Repito que no sé si esa fue la intención y no lo afirmo, pero que esto se parece a un acomodo, se parece a un acomodo porque, evidentemente, se saltearon las normas del Tocaf y de la contratación administrativa. ¿Cómo se entiende esa persistencia de comprar directamente un avión cuando está claro que la causal de excepción era indemostrable? ¿Cómo se entiende que después de eso, cuando el tribunal realiza la observación, se elaboren bases para una licitación que notoriamente conducía, como efectivamente lo hizo, a un solo oferente, que el Gobierno no solo conoce, sino que obviamente hacia él estaban dirigidos todos los esfuerzos?

(Ocupa la presidencia el señor Leonardo de León).

–Lo concerniente al certificado de aeronavegabilidad es absolutamente incontrastable, no solo por el establecimiento de la autorización de la Dinacia, que obviamente era una condición que cumplía uno solo, sino por el hecho de haber ponderado ese factor de la licitación con un 20 %. Y, por tanto, la armonización o la combinación de ese factor con el del precio, que se ponderaba en un 30 %, era determinante y solo lo cumplía el que ganó la licitación.

Esto es así, señor presidente.

No voy a leer de nuevo el artículo 49 del Tocaf. Lo hizo el señor miembro interpelante y creo que quedó claro, pero es evidente que cuando hay especificaciones o cláusulas que conducen a un solo oferente, ¡hay que anular la licitación! ¡Lo dice la ley y lo ha hecho siempre el Tribunal de Cuentas! Está en su jurisprudencia. ¡En cualquier proceso competitivo donde las bases conducen a la circunstancia de que las condiciones solo pueden ser cumplidas o satisfechas por un oferente, pues entonces hay que modificar las bases! Y el Gobierno nacional hizo caso omiso a esa realidad.

Realicé alguna indagación. A mí me ha llamado mucho la atención –como a todos– que se haya exigido como un requisito de admisibilidad o, mejor dicho, como un factor de ponderación determinante –digamos así– que solo uno podía cumplir, esto del certificado de la Dinacia. Y me he encontrado con licitaciones del propio Ministerio de Defensa Nacional para comprar aeronaves donde no se exige el certificado de la Dinacia, sino el certificado de la aviación civil internacional. Entonces, ¿cómo se explica ese cambio de criterio? ¿Por qué en la licitación 2/2012 que el Ministerio de Defensa Nacional llevó adelante, para la compra de una aeronave –en este caso para la Armada–, esta condición no se puso y se estableció la otra? Creo que esa contradicción es una más que indica, sin ninguna duda, señor presidente, que en este caso se actuó con un evidente determinismo, que la adjudicación fue política, que desde el inicio se sabía adónde se quería llegar y que hacia ese lugar se marchó.

Creo que el ministro no puede –y se lo digo con respeto– tratarnos como tontos a los señores legisladores que hemos participado de este debate, y decirnos que los eventuales oferentes que pudieran llegar a presentarse podían impugnar los pliegos. Creo que eso no se lo cree nadie. En

todo caso, ¿el Uruguay es el único mercado o el único país que compra aviones? ¡No! Cualquier proveedor o vendedor de una aeronave de estas características no se complicará la vida. Se presenta, como lo hicieron, y hace las consultas. No son oferentes imaginarios como dijo la señora fiscala de gobierno, sino interesados en presentarse, pero evidentemente que cuando les dicen que las condiciones son tales que ellos no están en condiciones de cumplirlas porque en 60 días no pueden obtener el certificado, se desentienden de la licitación. No van a impugnar las bases. ¿Van a presentar recursos administrativos? ¿Van a iniciar un proceso que puede llevar años, cuando obviamente la misma administración que quiere llegar a este resultado confirmará el acto administrativo, por lo que después tendrán que hacer un juicio en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo? ¿En qué cabeza cabe?

Por lo tanto, creo que el ministro, también en ese sentido, debería otorgarnos un poquito más de respeto a los señores legisladores y no utilizar argumentos bizantinos, porque evidentemente lo de la impugnación de las bases es nada más que una excusa y eso demuestra que estamos frente a un asunto que no tiene explicación.

¡Y el Tribunal de Cuentas observó! ¿Cómo no iba a observar? Sin duda aquí hay una afectación, como se dijo, del principio de igualdad de los oferentes y del principio de la libre concurrencia.

Creo que en la propia dinámica del debate o en el propio proceso de estas cosas, nos vamos alejando todos de la realidad y parece que nos olvidamos de algo que es central: en la contratación administrativa, la regla prácticamente inalterable –salvo excepciones debidamente demostradas– es el proceso competitivo, la licitación, la libre concurrencia, es fomentar que comparezca el mayor número de oferentes para que la Administración obviamente obtenga el mayor provecho y el mejor resultado ¡Es eso! Y aquí, señor presidente, notoriamente se ha hecho exactamente lo contrario.

Quiero agregar algo más a todo esto. La Administración que hace estas cosas se encargó de reiterar el gasto en la última oportunidad y ello dio lugar al levantamiento de las observaciones por parte del Tribunal de Cuentas, en contra de la opinión de sus servicios jurídicos. También digamos que es absolutamente respetable y tan válida esta última decisión del tribunal como las anteriores, pero en todos los casos los asesores jurídicos y la dirección jurídica del Tribunal de Cuentas recomendaron observar la licitación y las bases, lo cual todos sabemos. Sin embargo, señor presidente, cuando el Poder Ejecutivo reiteró el gasto, ¡ahí sí que hubo liviandad en la resolución! Yo leí la resolución y la tengo por acá. Los fundamentos no fueron fundamentos. Simplemente se dice que al tribunal no le asiste razón, que no hay apartamiento de las normas, que lo del certificado de la Dinacia no afecta la igualdad. Ahora, ¿cómo se explica eso? ¿Cómo fundamenta el Poder Ejecutivo esas afirmaciones precisamente para fundamentar que se levanten las observaciones? Desde el punto de vista conceptual diría que las observaciones siempre quedaron, y de manera inalterable, absolutamente firmes.

Dicho todo esto quiero referirme a un hecho que me parece de enorme gravedad y, tal vez, equivalente a la de haber amañado, porque a mi juicio se amañó o, por lo menos, es la apariencia de un proceso licitatorio como este que estamos analizando. Este aspecto concomitante de la intervención de la fiscala de gobierno tiene una gravedad institucional que, seguramente o tal vez, muchos señores legisladores todavía no hayan caído en la cuenta. El señor miembro interpelante aludió al tema y creo que también lo hizo con mucha contundencia. Ahora bien, vamos a entendernos, esta señora fiscala de gobierno es una asesora vulgar del Poder Ejecutivo –lo de vulgar lo digo respetuosamente, que se entienda bien–, en tanto desde el punto de vista jerárquico es una simple asesora. Es como si ahora el señor ministro otorgara la palabra a algunos de los asesores legales que lo están acompañando y empezaran a cuestionar la forma de legislar del Parlamento, de la Cámara de Senadores y de la Cámara de Diputados. Sería una irreverencia absolutamente grave que podría desembocar en un conflicto de poderes. Y lo que ha hecho esta señora fiscala de gobierno es muy aproximado a eso. Es bastante más que un exceso, señor presidente. La señora fiscala en su libelo, que es lo que creo escribió de manera bastante obsecuente e insolente –por lo menos desde el punto de vista institucional; no la conozco y las afirmaciones que estoy haciendo no son de carácter personal, sino político e institucional–, dijo que los ministros del Tribunal de Cuentas no actúan conforme a derecho, que actúan con irresponsabilidad, que asumen actitudes antijurídicas y que faltan a la transparencia. Hubo, incluso, una amenaza velada de juicio político.

Quiero agregar algo que creo que no se ha dicho –atendí con mucha atención y creo que el señor interpelante no mencionó eso–: lo que ha hecho esta señora fiscala de gobierno es un ataque al Tribunal de Cuentas pero es una ofensa a la Asamblea General y al Parlamento nacional. ¡Me siento agraviado por lo dicho por la señora fiscala de gobierno y creo que todos mis colegas deberían sentirse agraviados!

SEÑOR BORDABERRY.- ¡Apoyado!

SEÑOR ABDALA.- Si en tal caso los ministros del Tribunal de Cuentas actúan con esta venalidad, incumplen con sus obligaciones constitucionales, faltan a la transparencia, actúan de manera deshonesta y son irresponsables, ¡pues entonces ahí hay una responsabilidad nuestra, porque la Asamblea General es la que designa los miembros del Tribunal de Cuentas y es la que los destituye cuando incurren en ineptitud, omisión o delito, señor presidente!

(Ocupa la presidencia la señora Daisy Tourné).

–Entonces, lo que esta señora funcionaria ha hecho es atacar y agraviar al Tribunal de Cuentas, pero también es atacar al Parlamento nacional y, por lo tanto, a la institucionalidad democrática del país. De esto debería responsabilizarse el señor ministro de Defensa Nacional como representante del Poder Ejecutivo, porque esto es una responsabilidad del Poder Ejecutivo, en tanto es su funcionaria. ¡El Poder Ejecutivo debería llamarla a responsabilidad, no porque esté de acuerdo con la adjudicación de la licitación! –eso lo hago a un costado; ese es otro tema–, sino por los agravios en los que incurrió a otros poderes del Estado.

No me sirve que el ministro venga y diga reiteradamente –como lo hizo hoy– que al Tribunal de Cuentas le debemos atención, que el ministerio respeta el Tribunal de Cuentas como tal, que hay un solo tribunal, que no hay más de uno según cómo voten. En eso estamos todos de acuerdo, ¡pero hay que demostrarlo con hechos después!

Lamento que el señor ministro en este momento no me preste atención, señora presidenta. Repito, lamento mucho que el ministro no me preste atención porque estoy hablando de cosas serias que, creo, lo involucran a él directamente como representante del Poder Ejecutivo.

Le pido que asuma responsabilidad con relación a esto o por lo menos que se pronuncie o adelante que transmitirá este temperamento o esta preocupación al ámbito del Poder Ejecutivo, señora presidenta, porque esto es verdad. No se puede tolerar un agravio de esta magnitud.

¿Qué quiere decir esto? Que la señora fiscala de gobierno trató de incapaces a los legisladores. ¿No nos dimos cuenta de que había que iniciar un juicio político a los ministros del Tribunal de Cuentas? ¿No nos dimos cuenta de que estaban actuando con irresponsabilidad? ¿Tuvo que venir una subordinada del señor ministro y del señor presidente de la república, llamada fiscala de gobierno, a recordarnos o advertirnos de que todo esto estaba pasando mientras los ciento treinta legisladores dormíamos plácidamente? ¡Es muy grave, señora presidenta!

¡No estoy exagerando, porque estoy en la compañía del propio Tribunal de Cuentas! El miembro interpelante dijo –y es verdad– que el Tribunal de Cuentas, por unanimidad, le hizo llegar esta misma semana la nota al señor vicepresidente de la república. Y acá votaron todos: los promovidos por el Frente Amplio, por el Partido Nacional y por el Partido Colorado. Me alegro y lo celebro. En este momento no dispongo del texto, pero sí lo que han recogido los medios de prensa –que siempre se enteran antes que los propios legisladores; es un mérito y una virtud de ellos y un defecto de nosotros– y puedo decir que en esa nota se establece la posición de los siete ministros del Tribunal de Cuentas: «Para el organismo de contralor, las afirmaciones realizadas por el fiscal de gobierno constituyeron una "invasión injustificada". Las desafortunadas expresiones estampadas en el dictamen de la fiscalía de gobierno son rechazadas de plano». Agrega que la tarea del organismo tiene que reivindicarse a sí misma y «radica en la defensa "irrestricta del orden jurídico". Para eso el organismo "dispone de un plantel de funcionarios especialmente calificados"», etcétera.

Pienso que es verdaderamente indignante, porque estamos hablando del Tribunal de Cuentas y pido al señor ministro que reflexione en lo siguiente: es de la misma jerarquía institucional que la que representa el señor ministro como integrante del Poder Ejecutivo y de la misma jerarquía institucional que representamos los legisladores. Es un poder que no se llama poder, pero esta situación afecta el principio de separación de poderes. El ministro no puede cohonestar esta situación; el Poder Ejecutivo que él integra no puede cohonestar esta situación. Sin embargo, el señor ministro, no solamente soslayó este aspecto, sino que además entendió como buena salida reivindicar la función del Tribunal de Cuentas. ¡Pero no se la reivindica viniendo al Parlamento y diciendo que van a cumplir los fallos del tribunal! No, hay que defender su prestigio cuando un funcionario subordinado del Poder Ejecutivo comete estos exabruptos y estos ataques institucionales que el propio Tribunal de Cuentas ha definido como tal.

Por ahora, nada más.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- A pesar de que el señor legislador haya sentido lo contrario, lo he escuchado con atención, con la atención que él merece, desde principio a fin.

Me parece que se ha equivocado en gran parte de su intervención al asignarme responsabilidades que no me corresponden. Este ministerio y este ministro, como práctica habitual y amparados en la normativa vigente, pide asesoramiento a la fiscalía de gobierno cuando lo cree conveniente para resolver casos de contiendas en los procedimientos que lleva adelante, regidos siempre por la legalidad y por la normativa que entiende adecuadas. Hemos dicho acá que no atendemos las recomendaciones de la fiscalía con carácter preceptivo, sino de asesoramiento, porque es un organismo constituido con base en la normativa que tiene nuestro país; no es un organismo creado por una decisión que surge en determinadas circunstancias para laudar en ciertos hechos. El Ministerio de Defensa Nacional, en otro contexto –en el que eran titulares esta fiscala e incluso el doctor Borrelli–, ha pedido su asesoramiento respecto a distintas cuestiones y ello ha sido de mucho valor para nuestro trabajo. Sabemos que la fiscalía de gobierno depende del Ministerio de Educación y Cultura.

SEÑOR ABDALA.- Está equivocado, señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Del Poder Ejecutivo, es así. No sé por qué duda el señor legislador pero, por supuesto, para nosotros es un órgano asesor y no otra cosa. Es así. Sus apreciaciones no son preceptivas para nosotros, sino que tomamos de su asesoramiento lo que realmente es utilizable. Con ese sentido, fue que consultamos al Tribunal de Cuentas.

Señora presidenta: por las dudas existentes que revelan desconocimiento, tengo en mi poder un material en el que se establece de quién depende la fiscalía de gobierno.

La valoración que hacemos del Tribunal de Cuentas es desde el punto de vista institucional y no por las resultancias de sus dictámenes. Para nosotros el Tribunal de Cuentas es el tribunal que, de acuerdo con la normativa, va a determinar la legalidad o ilegalidad de nuestros procedimientos. También nosotros tenemos la posibilidad de actuar en base a ello, en determinadas circunstancias, con reiteraciones, porque entendemos que es de conveniencia para la Administración, cosa que no hicimos por ejemplo en el llamado de compra directa, a pesar de que en aquellas circunstancias –como en otras– los dictámenes y los asesoramientos de la jurídica del Tribunal de Cuentas daban por bueno lo actuado en el proceso llevado adelante por el Ministerio de Defensa Nacional. En definitiva, las resoluciones no dependen de su jurídica, sino del cuerpo. Su integración puede ser variable, pero para nosotros es el mismo cuerpo que respetamos y que tomamos como un organismo de garantía en lo que refiere al proceso, que ha valorado –como se ha dicho– en forma muy positiva lo actuado por el Ministerio de Defensa Nacional en cuanto a la calidad y a la cantidad de asuntos elevados en todos estos años.

Por lo tanto, no corresponde al Ministerio de Defensa Nacional, no corresponde a este ministro, hacerse cargo de los dictámenes de la Fiscalía de Gobierno de Primer Turno. Solamente actuamos requiriendo sus informes cuando lo entendemos conveniente y utilizamos lo que creemos pertinente en el marco de nuestra actuación ante los organismos de contralor u otros. Quiero dejar este aspecto totalmente explicado ante el señor legislador.

No tengo dudas de que la Asamblea General actuará de la mejor forma posible y de que, con su integración pluripartidaria, hará lo que deba hacer. Nosotros, como Ministerio de Defensa Nacional, nos hemos visto guiados, no solo por la fiscalía de gobierno, sino por las jurídicas de nuestro ministerio, del Poder Ejecutivo y de la propia Fuerza Aérea, para llevar adelante los procedimientos que, desde el punto de vista de la legalidad, se requieren en nuestro accionar. No seremos mensajeros de cosas que son propias del Poder Ejecutivo. Solamente observamos, valoramos y actuamos en nuestra área de competencia.

Muchas gracias.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR ABDALA.- Señora presidenta: quiero dejar constancia de que las expresiones del señor ministro de Defensa Nacional, con la frialdad con la que han sido manifestadas –lo digo francamente–, me generan una profunda decepción y me preocupan. Me parece que no se puede venir con ese grado de asepsia a decir que del dictamen de la fiscala de gobierno tomamos lo que nos sirve y de lo demás no nos hacemos cargo. El ministro tiene que hacerse cargo, porque es parte de la misma discusión y del mismo dictamen. Me preocupa mucho que, respecto al proceso licitatorio que estamos analizando, extraiga o utilice fundamentos jurídicos, que son de una enorme endeblez, cuando en ese dictamen de la asesora del Poder Ejecutivo –y, por lo tanto del señor ministro, como él mismo ha confesado, pues ha recurrido a ella– se produce un ataque institucional al organismo de contralor e, indirectamente a la Asamblea General. Sin embargo, el señor ministro sostiene que no tiene nada que ver, que nos arreglemos como podamos. ¡No! Esto es imputable al Poder Ejecutivo que él integra. El ministro de Defensa Nacional, por más que tenga competencias regladas y determinadas por el ordenamiento jurídico, es un hombre político y responde por el Poder Ejecutivo.

Con franqueza, señora presidenta, esta última intervención del ministro en adición a lo que nosotros dijimos antes, claramente refuerza el concepto de que su posición frente a este tema es de una inconsistencia importante que hasta este momento había sido con respecto a los aspectos de carácter administrativo vinculados con el Tocaf, con la contratación administrativa, con los apartamientos de la legalidad –que creo que han quedado demostrados– pero, ahora, y eso es lo que me preocupa mucho, estamos llegando a la conclusión de que a eso hay que agregar aspectos vinculados a la institucionalidad y con la calidad de la democracia, a la cual ha invocado reiteradamente. Sin dudar, repito que conozco bien su vocación y su fe democrática, pero advierto que con este temperamento, precisamente es el ministro quien, en tal caso, ayuda poco a su fortalecimiento y calidad.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR GROBA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR GROBA.- En primer lugar –porque, después me voy a olvidar–, seguramente las opiniones que ha dado el legislador preopinante no tienen nada que ver ni con la democracia, ni con lo que dijo el ministro, ni con las decisiones del Tribunal de Cuentas. Los comentarios que

ha hecho la fiscalía se hicieron, pero el Poder Ejecutivo no utilizó de su asesoramiento ningún elemento para concluir en el dictamen al que arribó. No existe ningún elemento que pudiera ofender al Tribunal de Cuentas. Esto está en el documento que recibió el Cuerpo de ministros para fundamentar la solicitud o reiteración y levantamiento de la observación. Sé que el legislador preopinante está convencido de algo, porque lo conozco hace tiempo y sé que cuando está seguro de algo, aunque no tenga razón en el noventa por ciento, sigue y, está bien, porque es un buen estilo. Me encanta como orador y me gusta anotarme para hablar después de él cuando estamos en la Cámara de Representantes porque me ayuda, me sube la adrenalina, es una persona a la que estimo mucho, pero no tiene razón en cuanto a que esas manifestaciones pueden haber incidido en lo que él dice que incidió.

SEÑOR ABDALA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GROBA.- Ya termino, porque voy a decir algo más respecto a lo que el señor legislador expresó.

SEÑOR BORDABERRY.- Perdón, señor diputado, ¿podría hablar más cerca del micrófono?

SEÑOR GROBA.- Perdón legislador, quiero que me oiga bien, porque también me voy a referir a usted.

SEÑORA PRESIDENTA.- Diríjase a la Mesa, señor legislador, no dialoguen.

SEÑOR GROBA.- Está bien, señora presidenta, tiene toda la razón del mundo, pero hay un buen intercambio, por eso me atreví.

En el documento del Tribunal de Cuentas –además está en el expediente– sobre la solicitud del Ministerio de Defensa Nacional y del Poder Ejecutivo reiterando y solicitando el levantamiento, no hay ningún elemento ofensivo que haya tenido en cuenta para cambiar la disposición. No se tomó en cuenta para la solicitud de reiteración y levantamiento de la observación. Quiero dejar la constancia expresamente establecida porque, al parecer, aquí se manejan con otra argumentación y creo que a eso es a lo que se refiere el señor ministro.

Con mucho gusto le concedo una interrupción al señor legislador Abdala. Espero, señora presidenta, que se cuente el tiempo a partir de este instante.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador Abdala.

SEÑOR ABDALA.- Voy a ser muy breve para no ocupar el tiempo del señor legislador Groba en función de la vieja amistad que nos une y del respeto recíproco que nos tenemos.

Me parece indispensable hacer una aclaración muy concreta y específica que tiene que ver con la realidad material de las cosas. El señor legislador Groba puede hacer –como hacemos todos– todas las valoraciones subjetivas y de carácter político que entienda convenientes y necesarias, pero no puede decir que la fiscala no ofendió al Tribunal de Cuentas cuando acabamos de recibir esta semana una nota del tribunal que votaron todos: los ministros del Frente Amplio –concretamente, el señor León Lev–, del Partido Nacional y del Frente Amplio. Digamos las cosas como son, se dice claramente que las expresiones de la fiscala son una invasión injustificada en la autonomía del órgano de contralor; violó la autonomía del Tribunal de Cuentas, según el propio tribunal. Ese es un hecho incontrastable y esto no aparece en las resoluciones del tribunal cuando se interponen o levantan las observaciones por la sencilla razón de que por alguna causa el Tribunal de Cuentas decide pronunciarse en este sentido después de esos fallos. Ese es el otro dato.

No lo digo para contestar al diputado Groba ni para entorpecer el desarrollo de su exposición que recién comienza, sino para que conste en la versión taquigráfica la verdad material de los hechos, porque estos son hechos y, repito, estoy invocando al señor León Lev. Estoy invocando a la unanimidad del Tribunal de Cuentas. Esto no es un comunicado que hizo alguno de los ministros por fuera de las decisiones institucionales del tribunal y que hicieron conocer a la opinión pública, no. Fue una decisión del Tribunal en su conjunto que después tomó estado público, le llegó al vicepresidente de la república y nos llegó a todos.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar señor legislador.

SEÑOR GROBA.- Estoy hablando de hechos concretos. Acabo de decir que está en el expediente: de la solicitud del Ministerio de Defensa Nacional y del Poder Ejecutivo reiterando y solicitando el levantamiento, no surge ningún elemento ofensivo para el Tribunal de Cuentas. Este es un dato de la realidad, no voy a inventar cosas, aunque podría, como aquí se hace, pero en este caso es un hecho concreto. Cómo no voy a mencionar esto si es así. Si es por un tema que fue al otro día o porque no se tuvo en cuenta, muy bien, pero estoy hablando del expediente, no estoy haciendo referencia a hechos que no sean concretos.

Espero que me haya entendido el señor legislador. Pero si quiere lo puedo seguir explicando hasta que lo entienda.

SEÑORA PRESIDENTA.- Señor legislador: es la tercera interpelación que le pido que se dirija a la Mesa.

SEÑOR GROBA.- Por supuesto, señora presidenta, es un gusto.

Este tema de las tarifas públicas fue mencionado por el legislador interpelante y por el preopinante. Es más; sabía que esto iba a pasar, aunque no es el tema de la convocatoria, acá se menciona lo del avión presidencial y las tarifas públicas. La verdad es que era un debate lindo para dar en la Comisión Permanente, pero justamente el legislador preopinante –que no voy a mirar más– se enfermó y no pudo darlo. A mí me encanta ese debate por los datos de la realidad y por todo lo que vivimos los trabajadores, las trabajadoras y el pueblo en general, respecto a cómo se utilizaron las tarifas públicas en los períodos anteriores. Tengo todo acá, pero me vi frustrado en esa intención. Por lo tanto, cuando quieran, damos el debate sobre las tarifas públicas.

Señora presidenta: el legislador interpelante dijo que esperaba conmover y convencer con sus argumentaciones de que todo esto estaba mal, de que había signos de corrupción, de estafa. Pero le voy a decir la verdad: no me conmovió ni me convenció y ¡mire que puse especial atención! Ahora va a ver que puse especial atención a todo lo que dijo. Además, lo hice con mucho respeto, porque argumentó con seriedad y pasión, aunque está sumamente equivocado.

En el principio de su exposición, el señor legislador dijo: «Algo huele mal en Dinamarca» y conversando con él le hacía notar que esa frase es de la obra *Hamlet* de Shakespeare, de 1601, y que el que dijo eso fue un centinela –de la obra– por un hecho que no voy a comentar ahora. La verdad es que si ese centinela Marcelo hubiera andado ayer por acá, por los pasillos, mientras discutíamos el tema de Alas Uruguay, de los 15:000.000, vinculados a los 2.000:000.000 del agujero que dejaron los capitalistas, hubiera dicho «Algo huele mal en Maldonado» y nos hubiéramos dado cuenta, capaz que no por las noticias, si no hubiéramos advertido eso.

Sigo manteniendo lo de «Algo huele mal» independientemente de esta pequeña anécdota al pasar que quedó ahí. ¿Por qué? Porque me parece que está todo en cuestión, comenzando por el informe que nos ha brindado con mucho detalle –equivocado, pero con mucho detalle– el miembro interpelante.

Pone en duda todas las presidencias del Frente Amplio.

SEÑOR BORDABERRY.- Me está aludiendo.

SEÑOR GROBA.- Perdón, discúlpeme, porque ahora me estoy refiriendo a usted.

Disculpe, señora presidenta, voy a tratar de no aludir.

SEÑOR BORDABERRY.- No se refiera a mí.

SEÑOR GROBA.- Acá creo que estoy bien porque necesito que me escuche, porque lo que digo lo menciono honestamente y sabe que presté mucha atención.

Están en duda la honorabilidad de los presidentes que votó el pueblo –Tabaré Vázquez, Pepe Mujica y Tabaré Vázquez–; está en duda la División Jurídica del Tribunal de Cuentas; está en duda el Tribunal de Cuentas de la república –hizo un sainete del Tribunal de Cuentas–; está en duda la Fuerza Aérea; está en duda el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, que hizo un excelente informe técnico, pero se ironizó sobre eso. Dicho sea de paso, el señor comandante en jefe hizo una excelente intervención que este legislador respalda totalmente porque fue de una gran idoneidad y de una aplicación que no dejó absolutamente ninguna duda. También están en duda el señor ministro –que hizo una excelente intervención y, además de ilustrarnos a todos, respondió todas las preguntas en general y después una por una– y sus asesores. Por eso hablo de las características de la interpelación. Obviamente que tiene derecho a hacerlo porque estamos en democracia –nos costó tanto recuperarla–, para que podamos exponer según lo que entendamos, pero lo cierto es que se puso en duda todo lo que está en el documento del Tribunal de Cuentas. Me parece que eso –más allá de que voy a volver sobre el tema, seguramente– es «algo que huele mal», en el entendido de que se hacen acusaciones de todo tipo.

Además, me pareció que dijo –no sé si en la prensa o en esta sala– que iba a ir a la Justicia con estos temas. En realidad, señora presidenta, el que quiera ir a la Justicia que agarre el nombre, el apellido, diga las causas, vaya y deje de hablar –digo esto para todos, incluyéndome– de dudas y que vaya a la Justicia. Todos estos organismos democráticos que tiene el país están cuestionados.

Entonces, señora presidenta, me interesa referirme a dos temitas y como quiero que se me escuche, me arrimo bien al micrófono. Nosotros tenemos una buena relación, hemos intercambiado opiniones.

Ayer, en medio del debate –o no me acuerdo cuándo– dijo que era amigo de Macri. Soy un cultivador de la amistad y de los afectos. Por tanto, me parece bien que sea amigo de Macri, como me parece bien que sean amigos los que estuvieron remando en Maldonado en aguas azules. ¡Me parece bien! Justamente, hoy de mañana, antes de comenzar el debate, le decía: «Es tu amigo. ¿Tú sabes si él tiene avión presidencial?». Me dijo que sí, que sabía, y que sabía el valor del avión presidencial que sale a comprar. El avión presidencial que sale a comprar el amigo del miembro interpelante cuesta USD 65:000.000 y tiene algunas particularidades. Entiendo que quizá, por ahí, viene la confusión cuando pide algunas comodidades. Ese avión de Macri, amigo del miembro interpelante, deberá contar con una habitación y un baño privado para el presidente; además, deberá poseer una sala de reuniones, conexión wifi y una serie de cosas. Tal vez le parezcan un poco incómodas algunas observaciones que hizo y tuvieron que explicarle nuevamente que la camilla entra, porque era una de las cosas que le preocupaba muchísimo –como dijo en los medios de comunicación– al miembro interpelante. La camilla entra y entonces no es cierto lo que se dijo

previamente de que no entraba. Pero como se dijo públicamente y la gente queda con esa idea, después no sé cómo va a hacer, quién va a ser o quién va a aclarar y a decir a la población: «Me equivoqué; la camilla entra».

Hablando con alguien del Ministerio de Defensa Nacional –no recuerdo con quién– le pregunté si podía ir a ver el avión, a medir si entraba la camilla, y me dijo que fuera cuando quisiera. O sea que, de la misma forma que yo podía hacerlo, podría haberlo hecho cualquier otro. Lo cierto es que se dijo por la prensa, se prejuzgaron una cantidad de cosas que hoy quedaron desmentidas y vamos a ver cómo se puede aclarar eso, ¿no?, porque la camilla entra.

Aparte de lo de Macri y lo de la camilla, también dijo –en ese itinerario previo que hizo por los medios de comunicación– que había que entrar en Internet y que ahí se podían conseguir aviones más baratos. Hoy lo demostró porque trajo y dijo: «Acá en Internet». Le dije –con la mejor intención y él también me respondió con la mejor buena intención para ilustrarme y ayudarme–: ¿en Internet? Y me respondió: «Sí, en Internet. Y en Mercado Libre, y en WoOw». Yo, señora presidenta, me tomo en serio las cosas, aunque algunos compañeros dicen que soy una paloma –o un palomo, en todo caso–, y me dijeron: «Vos sos un palomo. ¿Vos creés? ¿A vos te parece?». Y bueno, sigo siendo un palomo o una paloma porque ¿sabe qué hice, señora presidenta? Voy a mostrar, para que vean que me tomo en serio las cosas. Yo reconozco que a veces me tomo demasiado en serio las cosas, pero en realidad, por la importancia de esta interpelación y del miembro interpelante, por lo menos quería saber. Mientras transcurría la discusión busqué en Mercado Libre porque quería saber. Pensé que el señor ministro, nuestro ministro, mi ministro se había comido Mercado Libre o se le había pasado buscar en Internet. En realidad, no sé de dónde se sacaron los datos, aunque estoy seguro de que después me los va a pasar el señor legislador porque sé que es muy buen colaborador.

Entonces entré en Mercado Libre y puse «avión», pero la información que salía no tenía nada que ver; después busqué «avión presidencial», «avión multipropósito» y «avión ambulancia» y lo que surgió como para prestar atención fue Lego City-Avión Ambulancia, con un precio de $ 1860. Creo que fracasé en mi intento de encontrar, siguiendo la sugerencia de que por Internet, por Mercado Libre y por WoOw también se pueden comprar aviones. ¿Pero saben qué pasa? Por lo menos hice el intento –tal vez lo hizo el ministro de Defensa Nacional–, pero yo corría el riesgo –y el ministro de Defensa Nacional también– de no haber explorado Mercado Libre, como aquí se sugirió. De todas formas, me falta buscar en WoOw y en algún otro lugar, pero en el correr de la Semana de Carnaval seguramente voy a tener tiempo de seguir explorando y entonces ahí me contactaré con el señor ministro para decirle: «Señor ministro: ¡atención! Busque en punto com, en punto uy, en Mercado Libre porque acá hay!». ¿Sabe una cosa? No encontré nada, señora presidenta. Y esto se dijo como forma de argumentación. Entonces, entré como una paloma. Entré, busqué y no encontré.

Entonces, lo de Macri es un comentario que también hicimos con el señor legislador. Lo de Mercado Libre es algo que él sugirió y ya dije lo que hice y lo que voy a seguir haciendo.

Se analizó absolutamente todo lo que se promovió en la interpelación y se dio respuesta a cada una de las preguntas. Hablé del Tribunal de Cuentas y tengo más para decir, pero creo que lo que mencioné fue contundente y finalmente el señor legislador me pudo entender.

Ahora, dicho esto, solo me resta brindar un total respaldo –¡total respaldo!– a la Presidencia de la República –a todas las que hubo–, a la División Jurídica del Tribunal de Cuentas, al Tribunal de Cuentas de la república, a la Fuerza Aérea y a su comandante en jefe, al señor ministro y a sus asesores. ¡Tienen total respaldo de parte de este legislador a todo lo que se ha dicho, analizado y aclarado en el día de hoy!

SEÑORA SANSEVERINO.- ¿Me permite una interrupción, señor legislador?

SEÑOR GROBA.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir la señora legisladora Sanseverino.

SEÑORA SANSEVERINO.- Ante todo quisiera saludar al señor ministro y a todo su equipo.

Quiero hacer una mención –no me voy a alejar del tema– de una situación muy importante que vivimos a fin de año cuando precisamente el señor ministro y el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Alberto Zanelli, estuvieron en la Comisión de Derechos Humanos de la Cámara de Representantes. Fue en una situación de muchísimo dolor, exactamente el 21 de diciembre, que invitamos a ese ámbito al señor ministro y a representantes de la Fuerza Aérea para que nos relataran el traslado que se hizo de pacientes de la Aldea de la Bondad. Como ustedes recordarán, fue un suceso que tuvo una honda repercusión por los dolorosos fallecimientos que hubo posteriormente. Por ese motivo, la Comisión de Derechos Humanos quería tener los detalles de la situación que había generado la decisión del traslado, que fue adoptada por el INAU. En aquel momento se solicitó a ASSE que se pusiera en marcha, como dirección de la salud, el procedimiento para realizar ese traslado porque se trataba de varias personas. ASSE se relaciona para solucionar ese traslado, y algunos pacientes –los menos; solo tres– fueron trasladados en ambulancia y el número más importante fue llevado por la Fuerza Aérea en el avión Hércules.

No cultivo la ironía ni las bromas que se han hecho acá sobre la compra del avión. He escuchado con mucha seriedad al señor ministro y también al general Zanelli. Mientras ellos hablaban, asocié mucho sus palabras con lo que fue el relato que se hizo en la Comisión de Derechos Humanos. Cuando ellos hicieron el relato del avión Hércules se notaba –tengo acá la versión taquigráfica– muchísima profesionalidad, responsabilidad y sensibilidad. Esa tarea que hace constantemente la Fuerza Aérea de las misiones de traslado sanitario de pacientes cuando existe algún siniestro en las rutas o cuando hay que traer algún enfermo para ser atendido en Montevideo, así como los traslados de tejidos y órganos, es cubierta con el seguimiento de protocolos y con la claridad de saber cuál es la misión. Tengo el relato de cómo se realizan: «Por ser las misiones de salvaguarda de la vida humana de naturaleza diferente, es necesario seguir procesos de tramitación y ejecución distintos, siendo el tiempo de respuesta, el ambiente operacional y las condiciones sanitarias de los pacientes los rectores para su clasificación».

En el caso concreto de este traslado, el doctor de ASSE se comunicó con ellos el 25 de noviembre. A partir de ahí se puso en marcha toda una serie de trámites y de protocolos para preparar el traslado de esos pacientes –que en un principio iban a ser catorce, pero terminaron siendo trece– y el día 1.º de diciembre se llevó adelante el traslado, que fue exitoso porque se cumplió con todo el protocolo y con todo lo que requería ese avión, porque se trataba de pacientes crónicos con retraso mental profundo y déficit motor severo. Por lo tanto, todos los aparatos que debían ir en el avión estuvieron preparados para que eso se hiciera.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑORA PRESIDENTA.- Terminó su tiempo, señora legisladora.

SEÑORA SANSEVERINO.- ¿Me permite otra interrupción, señor legislador?

SEÑOR GROBA.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Le restan cuatro minutos, señor legislador.

SEÑORA SANSEVERINO.- Seré muy breve.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir la señora legisladora Sanseverino.

SEÑORA SANSEVERINO.- Como decía, el 1.º de diciembre se realizó el traslado e inmediatamente ASSE envía una comunicación firmada por el doctor François Borde, del SAME, dirigida a las Fuerzas Armadas, que dice: «Por medio de la presente deseamos expresarle nuestro profundo agradecimiento a la valiosa colaboración brindada por usted y todo su equipo, el pasado jueves 1.º de diciembre del presente año. Gracias a su aporte se logró llevar a cabo el traslado, de manera exitosa, de 13 pacientes de la Fundación Imcos a la capital».

Eso luego va a tener otros desenlaces, pero lo cierto es que se cumplió perfectamente con la tarea.

Por lo tanto, reivindico la responsabilidad y la seriedad con la que se trabajó, y si se concreta la compra de este nuevo avión sé que vendrá en auxilio, en apoyo de estas políticas.

Me quedo muy reconfortada por la seriedad y la responsabilidad del relato que nos hiciera el general Zanelli, concretamente sobre las características del avión de que se trata. Por lo tanto, me parece que no corresponden ironías ni humor, porque eso no ayuda a entender el tema del que estamos hablando.

Simplemente reivindico la seriedad que todos debemos tener, porque se salvan vidas y situaciones de altísima complejidad, y eso merece todo nuestro respeto.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor legislador Groba, a quien le restan dos minutos.

SEÑOR GROBA.- Gracias, señora presidenta.

Aquí ha quedado demostrado con total claridad que no hay fantasmas, que existe una integridad total en todo lo que se ha manejado y en todos los organismos que participaron en este tema; no hay absolutamente nada que demuestre lo contrario.

Además, existe una transparencia y una cristalinidad del Tribunal de Cuentas que quiero destacar, porque no se ha verificado ninguna impugnación en los términos del pliego ni tampoco ningún planteo por parte de algún interesado de contar con mayor plazo para la presentación de la oferta. ¡Si no creemos en los organismos y en los datos de la realidad…! Se podrá discutir y tener apreciaciones y opiniones diferentes, pero los datos de la realidad no se discuten, están ahí, son insoslayables. Algunos estarán de acuerdo con ellos y otros no, pero la realidad es tal cual lo que estoy diciendo.

La resolución en cuestión fue votada el miércoles 1.º pero recién el jueves 2 de tarde la división jurídica emitió el proyecto de resolución que establece en su considerando –aclaro que este tipo de consultas en la historia de las decisiones del Tribunal de Cuentas, de idas y venidas y por último una resolución, han sido usuales; acá no hay nada raro–: «Son de recibo los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su resolución de 29 de diciembre de 2016, por la que dispone reiterar el gasto y adjudicar el objeto de la contratación.

ATENTO: a lo precedentemente expuesto y a lo establecido en el artículo 211 Literal B) de la Constitución de la República;

EL TRIBUNAL POR MAYORÍA ACUERDA…».

(Suena el timbre indicador de tiempo).

SEÑOR BORDABERRY.- Pido la palabra para una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR BORDABERRY.- Gracias.

El señor legislador Groba repite algo que dijo el señor legislador Núñez hace un rato, cuando señalaba que algo huele mal en Maldonado. Yo quiero decir que la situación del diputado suplente del Partido Colorado por el departamento de Maldonado es que renunció a su condición de legislador y por ende a su fuero; renunció al partido en su condición de convencional, pero el partido, además, una vez que se dilucide su situación –que aún no se ha aclarado porque es una cuestión comercial y no política–, va a ser revisada por la comisión de ética. Obviamente, primero tiene que dilucidarse la parte comercial. ¡No sé qué más quiere que hagamos! ¡Más no podemos!

Ahora no quiero nuevamente comparar porque hoy cuando comparé al diputado Núñez se fue y no volvió. ¡No se vaya a ir don Groba! Cuando procesaron a Bengoa, el ministro de Economía y Finanzas, señor Astori dijo, ¡lo apoyo, lo respaldo! ¡No renunció a nada! Cuando procesaron a Calloia, apareció en un partido de tenis en Carrasco, en la televisión; no sentí que se haya ido del Frente Amplio ni que lo hayan metido en una comisión de nada. En el caso de Lorenzo, el exministro de Economía y Finanzas procesado, organizaron una marcha de apoyo a la casa que tiene en el balneario, y después fue candidato. ¿Quieren comparar? Nadie está libre de que le suceda y a todos los partidos les puede suceder. El tema es cómo se procede y comparen: ¿dónde huele mal? Donde huele mal, nosotros abrimos la ventana y echamos desodorante de ambiente. Ustedes cierran la ventana y sigue oliendo, y muy feo porque siguen con los que huelen procesados y condenados adentro del partido.

A mí me han acusado, señor presidente, de una cantidad de cosas que no son mías: del Partido Colorado en el 85 y en el 2000…, y está muy bien. Me han acusado en lo personal ni que hablar; algo se esbozó hoy acá, y arriba. Pero nunca me habían culpado de las decisiones que toma el presidente de la Argentina; esta es nueva. O sea, que de lo que hace Macri, yo soy el culpable. Increíble, ¿no? Esto ya es tremendo. Lo conozco; sí. Lo conozco mucho, y conozco a amigos de él que son amigos míos, no lo niego. Eso dista mucho de que yo sea responsable de lo que pasa en la Argentina. Es como si yo quisiera hacer responsable a los del Frente Amplio por lo que hacen los Kirchner o Kicillof, que son sus amigos porque cuando venían se abrazaban con ellos. Entonces, cuando Josecito López tiraba los bolsos llenos de billetes para adentro del convento, ¿es culpa del señor Groba que es amigo de los Kirchner? O cuando procesan a todos los que están procesando en fila –no hablemos del amigo Lula ni de la amiga Dilma–, ¿es culpa de los señores del Frente Amplio? No; yo no lo digo. ¿Son amigos? Sí; claro que son amigos. Pero a veces los amigos también toman malas decisiones o decisiones que uno no comparte.

Por otro lado, yo creo que usted tiene problemas con su teléfono. ¿Lo tiene prendido? Si lo tiene prendido voy a explicarle cómo se hace en el teléfono celular para encontrar valores de aviones Hawker 700A, y traten de seguirme señores legisladores y usted, señora presidenta.

Primero, prenda el teléfono; después que lo prendió ponga la contraseña, si se lo pide. Va al navegador –por lo general, Safari– y escribe Google. Ahí escriba: «avión Hawker 700 venta». Una vez que hace eso, le sale no uno sino un montón de portales donde tiene 50 o 60 ofertas de precios como las que cité yo. Ahora, si va solo a uno, y escribe «avión presidencial» solamente, no le va a arrancar. Pero, bueno, a mí me pasa también y yo cuando no encuentro las cosas llamo a mi hijo que obviamente domina más este terreno y me enseña, pero espero haber ayudado en este caso.

Por último, en cuanto a los nombres, ya que ha citado a Shakespeare –le ha gustado Shakespeare–, el nombre no hace a la cosa. Lo dijo Shakespeare en ese pasaje inolvidable en el que Julieta se queja y le dice: ¿Qué hay en un nombre? Si una rosa no se llamara rosa, seguiría oliendo a rosa.

SEÑOR GROBA.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Voy a concederle el uso de la palabra señor legislador, pero voy a solicitar que no sigamos aludiéndonos para dar alusiones. Creo que la gravedad del debate amerita menos ironía y más seriedad. Me parece que el ambulatorio es el lugar ideal para –y perdonen la vulgaridad de la expresión– el chichoneo parlamentario.

Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR GROBA.- Señora presidenta: mire que acá todos chichonean bastante.

Simplemente, quiero decir que yo no mencioné a ningún sector político cuando hablé sobre Maldonado, y creo que perfectamente puede constatarse. Lo que pasa es que ocupa las primeras planas y seguirá haciéndolo por largo tiempo. No importa quién lo hizo, es un dolor para todos. Van USD 15:000.000 –ayer hablábamos de los

USD 15:000.000 de Alas Uruguay–, y parece que ese es el principio. Por eso estaba preocupado y dije que algo huele mal en Maldonado. Lo expresé porque es una preocupación general. Yo sé que el Partido Colorado se desvinculó del señor Sanabria después de lo que pasó –lo tengo muy claro, acá tengo la documentación–, por lo que no era mi intención citar a ningún partido en particular, simplemente mencionar un hecho que es gravísimo a la luz de lo que estuvimos discutiendo en el día de ayer.

Muchas gracias.

SEÑOR DE LEÓN.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor legislador.

SEÑOR DE LEÓN.- Gracias, señora presidenta.

SEÑOR GROBA.- ¿Me permite una interrupción, señor legislador?

SEÑOR DE LEÓN.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor legislador Groba.

SEÑOR GROBA.- Gracias, señora presidenta.

Yo estaba leyendo algo que es muy importante y fundamental, que es la resolución votada por el Tribunal de Cuentas y que nuevamente voy a leer porque recién había empezado.

Repito que la resolución fue votada el miércoles 1.º, pero recién el jueves 2 de tarde la dirección jurídica emitió el proyecto de resolución, que establece lo siguiente: «Son de recibo –dice el Tribunal de Cuentas, organismo al que, esté a favor o en contra de sus resoluciones, defiendo calurosamente, porque creo que le hace bien a la democracia– los fundamentos expresados por el Poder Ejecutivo en su Resolución de 29 de diciembre de 2016, por la que dispone reiterar el gasto y adjudicar el objeto de la contratación.

ATENTO: a lo precedentemente expuesto y a lo establecido en el Artículo 211 Literal B) de la Constitución de la República;

EL TRIBUNAL POR MAYORÍA ACUERDA

1) Levantar las observaciones formuladas por este Tribunal en Resolución N.º 4261/16 de 30 de noviembre de 2016;

2) Comunicar al Poder Ejecutivo y al Contador Auditor destacado ante el Ministerio de Defensa Nacional;

3) Oficiar en los términos de la presente resolución».

Señora presidenta: desde el punto de vista formal, el ciclo de discusión del Tribunal de Cuentas en cuanto a la autorización de este gasto culminó. Fue así, y están todos los antecedentes, está todo transparente y cristalino. Participaron todos. No hay un antes y un después. Hay una resolución concreta, dentro del devenir y el flujo de un organismo de contralor, entidad fiscalizadora superior, asesorada por una División Jurídica integrada por gente honesta, probada y capacitada.

Por lo tanto, quiero desagraviar al Tribunal de Cuentas, a su método de discusión, a su División Jurídica, y decir una vez más que está todo claro, todo transparente, y que todo lo que se dijo respecto a las dudas que se plantearon desde que comenzó la interpelación y lo que se manifestó por parte de otro señor legislador es totalmente erróneo. No es cierto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor legislador De León.

SEÑOR DE LEÓN.- Señora presidenta: en el día de hoy hemos escuchado en distintas intervenciones un cuestionamiento a todo: al Ministerio de Defensa Nacional, a la Fuerza Aérea, a la fiscalía, al Tribunal de Cuentas. Sobre este punto en particular me voy a extender más adelante, pero lo que queda claro es que en estos días en que hemos tenido distintas interpelaciones, el Tribunal de Cuentas siempre ha estado presente.

Ahora bien, resulta que es válido un dictamen del Tribunal de Cuentas y no otro. El respeto institucional muchas veces se observa en función de si se acuerda o no con el dictamen del Tribunal de Cuentas. Entonces, en algún momento vamos a tener que tomar una decisión al respecto, porque no se puede, en función de los dictámenes, a veces reafirmar la institucionalidad del Tribunal de Cuentas y otras veces salir a buscar argumentos por otro lado.

Creo que estos son los ámbitos para escuchar razones, pero lamentablemente vemos, después de muchas horas de debate, que se sigue adelante con lo que se ha venido diciendo y afirmando desde hace meses en relación a este tema. Se insiste con un planteo, con un relato; se machaca; parece como que si insistimos e insistimos vamos a lograr convencer. El tema lo han instalado en la opinión pública. Nosotros queríamos llegar a esta instancia para, además de los informes que ya teníamos, escuchar en profundidad lo que iban a decir el señor ministro y la Fuerza Aérea al respecto. Después de esta instancia sí vamos a dar las opiniones, pero queríamos esperar a que se llegara al día de hoy.

En definitiva, con relación a este tema, la sensación que nos queda es que han quedado embretados en sus discursos. Colocaron en la opinión pública argumentos falsos y ahora es muy difícil, luego de lo demostrado en el día de hoy, salir a rectificarse públicamente.

En cuanto al tema del precio –y voy a tratar de no reiterar muchos de los conceptos que se han dicho en el día de hoy–, creo que si el comandante Zanelli repite diez veces más la presentación que hizo, no va a tener éxito. Ya ha quedado demostrado. En algún caso repitió elementos que trajo para informar a los señores legisladores, pero lamentablemente creo, por lo que hemos escuchado, que aunque los repita diez, veinte o treinta veces, no importa, porque el tema de fondo es que lo que se instaló en la opinión pública ahora hay que seguir defendiéndolo. El comandante Zanelli ha hecho un esfuerzo enorme por explicar el tema –y le agradecemos por ello– para que tengamos al detalle todos los aspectos técnicos vinculados a este avión multipropósito.

Se quiso ridiculizar algunos elementos que son centrales. Lo primero es que aquí me voy con algo que ha quedado más que claro: este es un avión multipropósito. Si se quiere seguir insistiendo en que es un avión presidencial, que lo sigan diciendo. Nosotros nos vamos con la tranquilidad, luego del informe que se nos presentó en el día de hoy, de que este es un avión multipropósito.

Se ha intentado descalificar el tema del teléfono satelital. Obviamente, no puede haber un avión multipropósito que no tenga un teléfono satelital, cuando estamos hablando de búsqueda en altamar o del servicio sanitario que va a brindar. No podemos ridiculizar esas prestaciones que tienen este tipo de aviones por sus distintos usos.

También se han embretado con otros aspectos. No vamos a repetir la información calificada que se dio con respecto a que también es un avión de uso presidencial, pero hay que ver los aviones que tienen los distintos presidentes en América Latina. Aquí hay que dejar bien claro que estamos discutiendo un avión de USD 1:010.000, como dijo el señor ministro, pero si se tratara de un avión de USD 50:000.000 o de USD 60:000.000, la discusión sería la misma.

Además, hay varias falacias que se han dicho durante todo este proceso. Por ejemplo, se ha señalado que al avión le quedan tres años de vida y se han ridiculizado los servicios que pueda tener. Nosotros, además de escuchar la excelente intervención del comandante Zanelli, también nos hemos informado. Las aeronaves no tienen caducidad; tienen planes de mantenimiento, con vencimientos específicos, de acuerdo a tiempos, calendarios o ciclos. Un avión no se puede analizar como lo que fue fabricado en su momento; es el resultado del ensamble de varios conjuntos: motores, tren de aterrizaje, fuselaje, ventilación, aire acondicionado, instrumentos de navegación. En este sentido, el comandante de la Fuerza Aérea señaló claramente que muchos de estos elementos fueron adicionados a este avión hace pocos años. Cada conjunto tiene diferentes partes y distintos fabricantes, por lo que si el avión deja de producirse –como se ha señalado en varias oportunidades en el día de hoy–, esto no trae implícito que las distintas fábricas dejen de hacerlo con sus conjuntos y partes. Este es un elemento técnico claro que echa por tierra lo que se ha dicho en cuanto a que esta fábrica no existe más. Pero además, en el caso de esta aeronave Hawker, que pasó por varios grupos, en el año 2013 el grupo Textron –propietario, entre otros, de Cessna– adquiere la mayoría del paquete accionario de Beechcraft Hawker. Así se formó, en 2014, un megagrupo que es el que da respaldo a este tipo de aviones, que es Textron Aviation. Esto echa por tierra definitivamente uno de los elementos en los que se ha estado insistiendo, que es la falta de respaldo del fabricante para esta aeronave. Ese tema fue planteado permanentemente, pero luego de la intervención del ministro y sus asesores ha quedado más que demostrado el respaldo que tiene este avión a futuro.

Me quería referir al proceso de compra que ha quedado claro. Ahora bien, como dijimos al principio: es válido un dictamen cuando es afín con los planteos que venimos haciendo. Creo que hay que definirse y tener un criterio único a la hora de hablar de las instituciones de contralor que tiene el estado uruguayo; de lo contrario, se va a dificultar el análisis de otro tipo de procesos que se dan en el país.

Queda claro que con fecha 1.º de febrero de 2017 por Resolución n.º 442/17 el Tribunal de Cuentas decidió levantar las observaciones formuladas en la Resolución n.º 4261/16, de 30 de noviembre de 2016, en la que se determinaba la legalidad de todo el proceso de adquisición.

Como ocurre con frecuencia, el cambio de integración de distintos organismos colegiados –podríamos hablar de la Suprema Corte de Justicia– da para que se dejen ver distintas posiciones, según su integración. Esa es una realidad que vemos en forma permanente. Lo que aquí se quiere plantear, sugerir o se deja subyacente –en algunos casos se ha afirmado el tema de las presiones– es inaceptable; entonces, que se hagan cargo de ello quienes lo afirman. Es inaceptable que se estén planteando dudas acerca de los procedimientos y la transparencia de un órgano tan importante como el Tribunal de Cuentas.

Por otra parte, hay dualidad de criterios. Cuando el departamento jurídico del Tribunal de Cuentas, durante la etapa de la compra directa, asesoró a los ministros de dicho tribunal en el sentido de que se podría comprar la aeronave mediante esa modalidad y los ministros resolvieron desoír ese informe, no se cuestionó la forma en que se dio todo el proceso. Ahora bien, cuando el departamento jurídico hizo lo contrario, ahí sí se cuestionaron las relaciones entre el departamento jurídico y lo que después hacían los ministros del Tribunal de Cuentas. Creo que en algún momento se debe tomar alguna acción con respecto a esa cuestión. No se puede sostener en un momento el funcionamiento y los resultados del Tribunal de Cuentas y en otro, no.

Señora presidenta: creo que ya terminando la interpelación ha quedado más que claro, en primer lugar, lo esencial de esto que es la necesidad del país de contar con un

avión de estas características. Considero que le hace bien al país adquirir este avión con estas prestaciones. Le hace bien por todo lo dicho hoy acá y damos nuestro respaldo por todos los argumentos que aquí se han presentado.

No podíamos dejar pasar la ironía con que se hicieron los planteos en relación con lo que fue la presentación del comandante en jefe de la Fuerza Aérea. Entiendo que lo primero que debemos hacer es cuidar las instituciones y tener presente el profesionalismo que han demostrado quienes hoy presentaron todos los aspectos vinculados con el proceso legal, el proceso administrativo, con los aspectos técnicos y todo lo que tiene que ver con el objeto de esta aeronave de multipropósito que genera un aporte muy importante y complementa los otros equipos que se tienen en el país para la búsqueda en altamar, el salvamento y el traslado de pacientes, órganos y tejidos. Entiendo que esto va a generar un beneficio importante para la población.

(Suena el timbre indicador de tiempo).

–Si la presentación de hoy no genera los objetivos que todos quisiéramos, es decir, la claridad de proceso, la transparencia, la razón de la compra y del multipropósito, cada uno tendrá otros ámbitos para seguir adelante. Sin duda, esta operación es conveniente para el Uruguay, para darle una complementariedad a lo que hoy hacen la Fuerza Aérea, ASSE y Unasev en el país y, por eso, nosotros la respaldamos y lo seguiremos haciendo.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.-No habiendo más oradores anotados, corresponde ceder la palabra al miembro interpelante y luego al señor ministro.

SEÑOR BORDABERRY.- Señora presidenta: antes que nada, como esta es la última sesión de la Comisión Permanente, me voy a permitir agradecer a usted la ecuanimidad que ha tenido desde la presidencia en estos debates, como así también a todos los señores legisladores por el rico intercambio que hemos tenido en este verano intenso.

Creo que en esta sesión se han intentado defender –al igual que en otras– las posiciones con mucho convencimiento y con pasión, lo que no es malo. Acá hoy se ha intentado decir que quien objeta estos procesos parece estar en contra de la institucionalidad, de la Fuerza Aérea, del Ministerio de Defensa Nacional, de la Presidencia de la República, pero no es así; estamos a favor y estamos cumpliendo con nuestra tarea, apuntando a hacer las cosas mejor, cuando objetamos y decimos lo que pensamos sobre determinadas situaciones y procedimientos.

Al final, en mi apoyo voy a citar la estrofa final de Martín Fierro, esa que dice:

Mas naides se crea ofendido,

Pues a ninguno incomodo;

Y si canto de este modo

Por encontrarlo oportuno,

No es para mal de ninguno

Sinó para bien de todos.

Eso es lo que he intentado hacer.

Señora presidenta: cuando en 1215 los barones de Inglaterra le impusieron la carta magna al rey Juan, sentaron unas de las bases de la democracia moderna: la limitación del poder del monarca; limitación que se convirtió en uno de los principios fundamentales y más caros de los padres de la Revolución norteamericana. De ahí los tomó el padre Artigas y los incluyó entre los más preciados del pueblo oriental en la frase: «Mi autoridad emana de vosotros y ella cesa ante vuestra presencia soberana».

Decía Thomas Jefferson, el hombre de Monticello, que la historia de la democracia es la historia de la limitación del poder, y esta interpelación, este análisis del proceso de compra de un avión vip, no trata solamente de un cúmulo de irregularidades e ilegalidades cometidas; no solo trata de la inconveniencia de la compra de un avión vip para un presidente; no solo trata de la insensibilidad de comprar un avión vip presidencial de lujo con todas las comodidades, mientras se suben los impuestos al trabajo, los impuestos a las jubilaciones, aumenta la luz, el agua, el boleto y el combustible. Esta interpelación, señora presidenta, trata de algo mucho más profundo; esta interpelación trata de los límites que debe tener el titular del Poder Ejecutivo; trata de la limitación de su poder. El presidente de la república no puede, ni debe, comprar un avión al amigo de su asesor pasando por encima de normas legales; no puede cambiarse a un ministro del Tribunal de Cuentas para obtener, con ese cambio, un dictamen favorable; no se le puede pedir a una abogada de la confianza de la Presidencia de la República y exsecretaria del secretario de la Presidencia de la República un informe agraviante para un tribunal previsto en la Constitución de la república.

El resultado de esta interpelación ya lo conocemos y ya lo conocíamos hoy de mañana: los seis legisladores del Frente Amplio votarán por respaldar el accionar del señor ministro y la compra de un avión vip al empresario Carlos Bustin, por tres veces más de su valor, mediante una licitación que claramente contiene normas destinadas a favorecerlo, mientras que los legisladores de la oposición, votaremos en contra.

En otros tiempos, los que en aquel entonces peleaban contra otros Gobiernos de otros partidos llamaban a estas cosas «la rosca». A esta cercanía de los amigos en la presi-

dencia se le decía «la rosca». Yo no lo hago. Yo lo llamo la necesidad de limitar el poder. Límite que necesitan todos los Gobiernos sean del signo que sean, sean del partido que sean.

Hoy no solo estamos interpelando al ministro, señora presidenta, estamos interpelando una conducta no republicana, un avasallamiento de las normas para cumplir un capricho y beneficiar a un tercero. Debo reconocer que si algo me parecía respetable y hasta compartible de muchos de los que se llamaban o se llaman de izquierda era el fin que buscaban. Me animo a decir que era algo que uno llegaba a admirar. Ese fin que buscaban, esa utopía, ese sueño, ese objetivo final por el que decían luchar era lograr un mundo mejor, más honesto, donde existiera más igualdad. Esa sociedad igualitaria, ese discurso ético e irreprochable de los D'Elía y de los Seregni, era la mayor fortaleza de quienes se llamaban de izquierda. Creo que estaban equivocados en los medios para lograr los objetivos, pero era compartible lo que buscaban: un mundo más justo –con el que soñaban–, más honesto, donde existiera mayor igualdad. Podíamos criticar los caminos que proponían para lograr esto pero compartir el sueño. Sabíamos que el camino era equivocado porque en todos los lugares donde lo habían seguido no habían logrado lo que se habían propuesto y en su lugar había provocado no solo desigualdad sino pobreza y falta de libertad. Pero el objetivo, la lucha, el convencimiento y sobre todo la conducta que se proponían para llevar adelante su sueño eran admirables. Hoy ya no queda ni eso.

Mientras sube el agua, la luz, el boleto, el IRPF y el impuesto a las jubilaciones, el Poder Ejecutivo se compra un avión en más de USD 1:000.000. Un avión vip presidencial que tratan de hacernos creer que es multipropósito o sanitario. Lo paga dos o tres veces más de lo que vale, se lo compran a un empresario muy cercano a su principal asesor con quienes los jerarcas cenan asiduamente en un *country* marino: el nuevo quincho. Parece ser que nuestro actual presidente no puede hacer lo que hicieron todos los presidentes del Uruguay: viajar en aviones de línea, en forma austera y republicana. ¡No! Quiere un avión presidencial con prestaciones vip. Se suma así a los de Venezuela, Brasil y al Tango 01 de Argentina. Hasta ahora tres países de América –Uruguay, Costa Rica y República Dominicana– mantenían esa conducta republicana y austera. Yo diría uruguaya y artiguista.

Siempre destaco algunos hombres de mi partido: Joaquín Suárez fue uno y lo he citado hasta el cansancio; Óscar Gestido, presidente de la república que vivió muy humildemente en su apartamento en la zona del Cordón; el propio Jorge Batlle, alcanzaba con verlo, no era dueño de nada; y Artigas.

Nos olvidamos que los viajeros que llegaban a Purificación admiraban a aquel Artigas protector de los pueblos libres que despachaba cartas a los cuatro vientos sentado arriba de una cabeza de vaca. ¡Eso es el Uruguay! Esa austeridad republicana que no tenemos que perder y que de a poco vamos perdiendo. Hoy les fallan a los uruguayos, pero sobre todo a su propio sueño. Llega lo que los franceses en algún momento llamaron la *gauche caviar*: lo que algún comunicador del propio oficialismo ha definido como ser un hombre de izquierda con gustos de derecha. Mientras tanto siguen hablando de justicia social, cayendo en contradicciones. Dicen defender el trabajo y le ponen impuestos a los que trabajan y a los que trabajaron toda la vida, y cuánto más trabajan más impuestos; dicen estar en contra de la concentración de la tierra y les dan enormes beneficios a los mayores concentradores de la tierra. Se llenan la boca diciendo «todos y todas», «uruguayos y uruguayas» y no tratan proyectos de igualdad salarial para la mujer; hablan de recortes de gastos mientras se compran un avión y los ministros y subsecretarios de este Gobierno han viajado como nunca durante los dos últimos años: más de 200 viajes al exterior. Dicen estar del lado de los que tienen menos y le dan beneficios a los bancos para compensar lo que le quitaron a todas las empresas. Dicen querer un Gobierno de cercanía y no dan servicios médicos a los ciudadanos del interior porque en Montevideo hay capacidad ociosa en algunos servicios médicos. Critican a las sociedades anónimas y tienen sus chacras a nombre de sociedades anónimas. Dicen ser austeros y hacen fiestas de USD 560.000 en La Teja sin invitar a los habitantes del barrio. Le piden esfuerzo al pueblo, a los uruguayos, mientras se compran un avión vip a costa del dinero del pueblo.

Señora presidenta y señores legisladores, esta interpelación no trató solamente de la compra de un avión vip presidencial a un amigo, sino que trató de limitar republicanamente el poder del presidente de la república, como hace 802 años lo hicieron en Runnymede, cerca de Windsor, algunos barones con el rey o como lo postulaban Jefferson y el propio Artigas.

Por eso reitero este pedido: dejemos esta licitación sin efecto. Exhortemos al Poder Ejecutivo a hacerlo, declaremos que el procedimiento ha sido equivocado y recuperemos ese sueño de un Uruguay en el que nadie es más que nadie.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora presidenta: en primer lugar muchas gracias por su conducción en esta larga jornada.

Hemos concurrido con el ánimo cierto de esclarecer a los señores legisladores, pero fundamentalmente a la ciudadanía, una serie de interrogantes que fueron planteadas en la convocatoria y que tenían que ver con los antecedentes, la legalidad, la conveniencia y el proceso de compra

de una aeronave multipropósito. Vinimos acompañados de un grupo importante de personas de nuestro entorno, empezando por el subsecretario, un grupo de asesores y una serie de funcionarios que trabajan día a día para poner este Ministerio de Defensa Nacional al servicio de la gente. También nos acompaña el comandante de la Fuerza Aérea y toda su fuerza detrás, con todos los que están trabajando en el proceso de adquisición de una plataforma aeronaval al servicio de las necesidades planteadas desde hace tiempo atrás. Vinimos con la convicción de que podríamos explicar el porqué de esta postura, con la certeza de que podríamos lograrlo y con el convencimiento de que este alto cuerpo legislativo de la democracia de nuestro país tendría la sensibilidad de todos sus integrantes para escuchar a un secretario de Estado y sus asesores convencidos de las bondades del procedimiento y los objetivos perseguidos.

Nos vamos con la desilusión y la desazón de venir acá y encontrarnos con hechos preestablecidos y predeterminados, pero con la alegría de sentir que tenemos una bancada que ha acompañado y ha entendido lo llevado adelante por el Poder Ejecutivo. Los uruguayos desde Artigas hasta la fecha hemos buscado tener una patria libre, una patria soberana e integrada al resto de América del Sur, y nosotros hemos llegado aquí convencidos de que en este Cuerpo se podría dialogar entre uruguayos, escuchándonos. Sin embargo, nos hemos encontrado con que predominan las posiciones prestablecidas, que predominan los objetivos trazados desde el punto de vista político, o político-electoral, por encima de las razones.

Dijimos desde un primer momento, señora presidenta, que entendíamos que era posible tener distintas visiones sobre hechos de gobierno, pero había un límite: el límite de la dignidad institucional. Creemos que eso debemos mantenerlo. Sabemos que al respecto existen distintas posiciones, de acuerdo al lugar donde nos paremos. Pero, señora presidenta, tenga usted la seguridad, tenga el convencimiento de que este ministerio ha actuado según las reglas vigentes, amparado en lo que, con fecha 10 de febrero del año 2017, el Tribunal de Cuentas establece en su Resolución n.º 442/17 por la cual se decide levantar las observaciones formuladas en la anterior resolución y determina la legalidad de un proceso de adquisición.

Ese Tribunal de Cuentas es respetado por este ministerio, no en esta circunstancia sino en un trato permanente de valoración, como institución y como cuerpo, no en base a su integración condicional, no en cuanto al momento en que toma resoluciones de observación o de aprobación. Para nosotros el Tribunal de Cuentas sigue siendo el organismo de referencia para la aceptación de la legalidad del gasto.

Señora presidenta: esperamos el momento en que la población del Uruguay, el pueblo uruguayo, pueda utilizar esta aeronave que está comprando con estas características de multipropósito.

Como dijimos en un primer momento, tal vez un lejano habitante de este país, el chequeo de las radioayudas en las vías de aeronavegación, el control de las aguas jurisdiccionales o quizá el traslado rápido de una delegación ejecutiva a un lugar donde es necesario estar, confirmen la necesidad de esta adquisición.

Hemos dado múltiples razones: técnicas, de conveniencia y de oportunidad. Hemos puesto a disposición de este Cuerpo y de la ciudadanía los dictámenes de nuestros cuerpos jurídicos, que son cuerpos de profesionales al servicio de una Administración que no busca otra cosa que el bien común, de la presidencia, del Ministerio de Defensa Nacional, de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Hemos tomado como positivos, sin un carácter vinculante, los dictámenes jurídicos, tanto de las propias jurídicas como también de la Fiscalía de Gobierno. Siempre lo hemos hecho con el criterio de que el jerarca puede resolver y puede apartarse de ellos en forma fundada, pero también puede aceptarlos como propios e integrarlos a sus decisiones. Esa es la forma en que hemos actuado.

Señor legislador: este es mi talante, esta es mi forma de expresarme, la que usted conoce. Será la que me siga oyendo; no tenga dudas en cuanto a eso.

Finalmente, antes de venir acá recibí un mensaje de una persona muy cercana que me manifestó lo que dije al principio: aquí no se viene a perder o a ganar. Aquí se viene a defender convencimientos, cosas a las que nos apegamos desde hace largo, largo tiempo. Seguimos apegándonos a esas cosas que abrazamos hace largo, largo tiempo. Lo vamos a hacer en la práctica de la responsabilidad que tenemos, como lo hemos hecho hasta ahora: con dignidad y con transparencia.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias, señor ministro.

–Han llegado a la Mesa tres mociones de declaración, que serán leídas por su orden.

Antes de darles lectura por Secretaría, quiero aclarar que en la Mesa estuvimos evaluando y de su lectura vimos que resultan francamente contradictorias. Por lo tanto, votaremos por su orden y nos atendremos al artículo 80 del Reglamento.

Léanse las mociones llegadas a la Mesa.

(Se leen).

SEÑOR SECRETARIO (José Pedro Montero).- «Oídas las explicaciones vertidas en Sala por el Sr. Ministro de Defensa Nacional, realizadas en relación a la adquisición de un avión multipropósito Hawker 700, la Comisión Permanente expresa:

1) Su total respaldo al Sr. Ministro y su equipo, que han respondido con absoluta solvencia sobre la legalidad de los procesos que han llevado adelante en relación a la adquisición del avión multipropósito;

2) Su convicción de que dicha compra será beneficiosa por el cumplimiento de todas las prestaciones que brindará este avión –búsqueda, salvamento, traslado de pacientes, órganos y tejidos– en beneficio de la población».

(Firman los señores legisladores Sanseverino, Groba, Larzábal, De León y Núñez).

La segunda moción expresa: «Oídas las explicaciones del señor ministro de Defensa Nacional acerca del proceso de compra de un avión Hawker Presidencial, el Senado de la República: declara insatisfactorias las explicaciones brindadas por el señor ministro de Defensa Nacional». *(Firman esta moción los señores legisladores Bordaberry, Camy, Goñi, Lema y Abdala).*

La tercera moción expresa: «Oídas las explicaciones vertidas en sala y atento a que se ha informado que el proceso de compra de un avión Hawker Presidencial no ha finalizado, la Comisión Permanente del Parlamento Nacional solicita se deje sin efecto la misma». *(Firman esta moción los señores legisladores Bordaberry, Lema, Camy y Abdala).*

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la primera moción.

(Se vota).

–6 en 10. **Afirmativa.**

Por lo tanto, las otras dos mociones se desestiman.

4) LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

SEÑORA PRESIDENTA.- Antes de levantar la sesión, quiero agradecerles a todos por su colaboración en esta Comisión Permanente. Ha sido un gusto y un honor presidirla.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Son las 18:59).

DAISY TOURNÉ
Presidenta

Virginia Ortiz
Secretaria

José Pedro Montero
Secretario

Adriana Carissimi Canzani
Directora General del Cuerpo de Taquígrafos
de la Cámara de Senadores

Corrección y control
División Diario de Sesiones del Senado

Diseño e impresión
División Imprenta del Senado